63.3(2)
В27

Б. Великин

ПЕТЕРБУРГ

МОСКВА

ИСТОРИЯ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ВЫПУСК ПЕРВЫЙ

СОДЕРЖАНИЕ

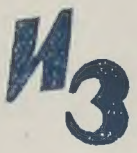
1. *Паровой экипаж*
2. *Страна без дорог*
3. *Придворная дорога*
4. *Для пользы и процветания коммерции*
5. *Под защиту веры*
6. *Насыпь на болотах*
7. *Штофные и ведерные лавочни*
8. *Березовые прутья*
9. *Клейнмихель*
10. *Жандармское железо*
11. *Беглецы и возвращенные*
12. *Матвей Давыдов*
13. *Тонкие швы*
14. *Петербург-Москва*

Б. ВЕЛИКИН

ПЕТЕРБУРГ–МОСКВА

ОГИЗ

Коллекция
Д. С. Рафиенко



ИСТОРИЯ ФАБРИК И ЗАВОДОВ

ОКТЯБРЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ВЫПУСК ПЕРВЫЙ

ОГИЗ 1935

Б. ВЕЛИКИЙ

ПЕТЕРБУРГ—МОСКВА

ПОСТРОЙКА ДОРОГИ 1842—1851

Второе издание

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
И. ПЕРЕПЕЧКО
и А. КАЛЕЙСА

Государственное издательство
„ИСТОРИЯ ФАБРИК И ЗАВОДОВ“
ЛЕНИНГРАД МОСКВА

– 0135367 –

Отв. редактор А. Беркевич.

Подбор иллюстраций
и худ.-техн. оформление Ю. Слепян.

Государственная библиотека Югры

РФ

Глава 1

ПАРОВОЙ ЭКИПАЖ

По дороге из Лондона герцога Сомерсета в 1748 г. встречали сторожа и окрестные жители, знавшие, где находятся ямы и трясины. Люди выходили с фонарями, шестами, крюками и веревками, помогая проехать знатному вельможе. Когда в самом Лондоне король проезжал по улице в парламент, лейб-гвардейцы набрасывали на дорогу фашинник. На других улицах королевской столицы, чтобы оградить прохожих от грязи, путь вдоль домов отделялся от проезжей дороги заборами, высотой в четыре фута. Дорожная колея иногда была настолько втоптана в грунт колесами, что путешественникам приходилось проезжать в глубоком рву, совершенно скрывавшем их от глаз окружающих. В дождливую погоду лодка на таких дорогах могла с успехом заменить повозку.

Во всех странах далекие путешествия были тяжелы и опасны. Перед отправлением в путь люди служили молебны и составляли завещания. Тем не менее человечество еще долгие годы пользовалось этими во всех отношениях неудобными дорогами.

Лишь промышленный переворот в Англии, открывший эру крупной промышленности, поставивший в строй ткацкие, прядильные и другие машины, ускорил развитие и совершенствование путей сообщения.

В 1748 г. впервые из Америки поступило восемь тюков хлопка. Через 70 лет эта цифра выросла до пяти миллионов. В тридцатых годах XIX столетия обороты внешней торговли Великобритании в среднем ежегодно выражались в сумме свыше 85 миллионов фунтов стерлингов.

Существовавшие пути сообщения уже перестали удовлетворять английское купечество. Хлопок, который перевозили из Ливерпульского порта в Манчестер, задерживался в дороге месяцами. Путь из Америки через Атлантический океан хлопок проходил быстрее, нежели 50 километров между этими двумя городами. Хлопчатобумажные ткани доставлялись из Манчестера в Ливерпуль по шоссе на вьючных лошадях. Правда, Ливерпуль и Манчестер были соединены двумя каналами, принадлежавшими знатному лорду. Однако высокие тарифы перевозки и малая пропускная способность этих каналов никак не отвечали интересам английских торговцев.

„Средства транспорта и сношений,—писал Маркс,—завещанные мануфактурным периодом, скоро превратились в невыносимые путы для крупной промышленности с ее лихорадочным темпом производства, ее массовыми размерами, с ее постоянным перебрасыванием масс капитала и рабочих из одной сферы производства в другую и с созданными ею новыми связями, расширяющимися в мировой рынок".

Вот почему купцы и промышленники материально поддержали практическое осуществление железных дорог. Остальные имущие классы встретили это смелое начинание враждебно. Владельцы крупных латифундий крепко цеплялись за свои феодальные привилегии. Боясь отчуждения земельных владений, через которые должны были пройти железные дороги, они жестоко противодействовали железнодорожному строительству. В такт феодалам вторили защищавшие свои

„Карабас“— дилижанс между Парижем и Версалем (XVIII в.)

барыши владельцы каналов, извозных промыслов, откупщики шоссе. Всем им железные дороги угрожали разорением.

При помощи продажных депутатов и адвокатов они настраивали общественное мнение против устройства железных дорог, используя невежество и косность населения.

Повсюду ходили разговоры, что „железные дороги помешают коровам пастись, а курам нести яйца, отравленный паровозом воздух будет убивать пролетающих над ним птиц, сохранение фазанов и лисиц станет более невозможным, дома по краям дороги погорят, лошади потеряют всякое значение, овес и сено падут в цене, дорожные гостиницы будут разорены, само путешествие будет опасным, так как в случае разрыва паровоза вместе с ним будут разорваны и путешественники“.

В Германии и Франции те же группы искусно пользовались всеми методами воздействия на общественное мнение, создавая атмосферу вражды и неприязни к железным дорогам. Пасторы с церковной кафедры предостерегали прихожан, чтобы они для спасения своей души сторонились возможно далее от злого дракона — локомотива. Министр публичных работ

Франции Адольф Тьер убеждал своих слушателей, что при современном состоянии цивилизации человеческая жизнь ценится очень высоко, а постройка железных дорог поставит ее на карту. Истинную цену его человеколюбия мир узнал после разгрома Парижской Коммуны, когда тот же Тьер соорудил пирамиды из трупов французских пролетариев.

Знаменитый физик Араго, выступивший в парламентской комиссии, пренебрежительно отозвался о тех, „кто думает, что две полосы железа будто бы оживят гасконские равнины".

Баварская главная медицинская коллегия опасалась появления у путешественников болезни мозга. Так как эту болезнь могли получить и посторонние зрители, то всерьез предлагалось огородить железнодорожную колею высокими заборами.

Чтобы сломить сопротивление оппозиции, устроители дорог нанимали адвокатов, подкупали влиятельных сановников, от которых зависела судьба железнодорожных проектов. Колючую ограду недоверия, вражды и ненависти пришлось прорвать торговой и промышленной буржуазии.

Реализуя замыслы талантливых изобретателей, буржуазия выступала как революционная сила.

Необходимость передвижения топлива от шахт к промышленным предприятиям впервые вызвала появление рельсовых путей между угольными копями и заводами. Раньше для отправки каменного угля довольствовались обыкновенными досками. Подкладывая под доски деревянные поперечины, перевозили по этому настилу из рудников и угольных копей горы каменного угля. Так же доставляли уголь к пристани для отправки его морем. Впоследствии эти ненадежные пути, отличавшиеся к тому же чрезмерной дороговизной, уступили место металлическим рельсам.

Первый паровой экипаж появился во Франции в 1763 г. Весь механизм помещался на трехколесной деревянной повозке. Экипаж изобрел инженер Кюньо для доставки пушек к месту сражения. При проверке действия в присутствии военного министра Шуазеля экипаж налетел на стену и разбился. Второй

экипаж, выстроенный Кюньо, свалился при следовании по улицам Парижа. Тогда эту идею забросили. Почти сорок лет спустя, в 1802 г., в Англии появился новый паровой экипаж, на этот раз имевший большой успех.

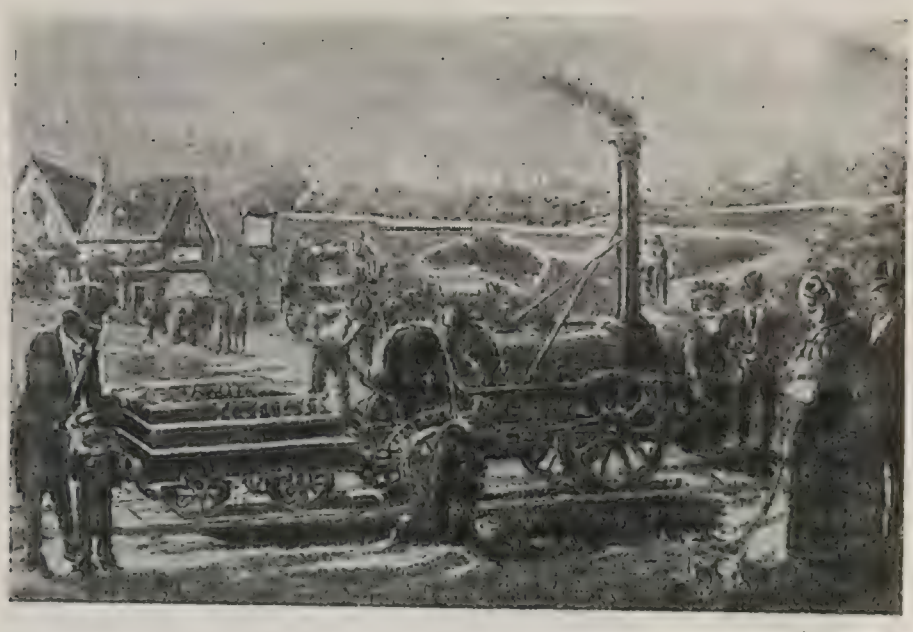
Новая машина, изобретенная механиком из Корнвалисса Ричардом Тревификом, состояла из котла с топкой и горизонтального цилиндра. Паровой экипаж, сопровождаемый толпой любопытных, свободно катился по улицам корнвалисского города Кэмборна. Самое трудное было тронуть экипаж с места; чтобы поднять пар, огонь в топке раздували мехами.

Через год Тревифику удалось построить другую паровую повозку, которая предназначалась для движения по рельсовым путям. Это и был первый в мире паровоз. Несмотря на ряд недостатков, он оказался в состоянии перевозить вагоны весом до 10 тонн со скоростью 8 километров в час. На протяжении 20 километров пути паровой экипаж несколько раз останавливался, а, проходя под мостом, сломал об арку моста свою кирпичную трубу. Большого распространения экипаж Тревифика так и не получил.

Из всей многочисленной плеяды изобретателей полного успеха добился лишь Георг Стефенсон. Сын рудокопа, он в ранней юности прекрасно управлял машиной, доставлявшей уголь из шахты. Вечерами, чтобы заработать еще пару шиллингов, он грузил уголь на корабли. Стефенсон занимался ночами. Стремясь к знаниям, он просил своих более грамотных товарищей прочитывать ему газету. Он успевал выделывать сапожные колодки, чинил испортившиеся солнечные часы у соседа, исправлял машину в затопленных водою копях. В округе за ним прочно укрепилась почетная кличка: „доктор машин“.

Идея создания нового, практически удобного паровоза возникла у Стефенсона еще во время работы в копях.

Георг Стефенсон усилил тягу в топке паровоза тем, что отработанный пар выпускался через дымовую трубу. Увлекая за собой газы, пар способствовал притоку в топку свежего воздуха. Этим вызывалось интенсивное



Изобретенный Стефенсоном паровоз „Ракета“

горение топлива. Новое изобретение позволило Стефенсону еще в 1814 г. провести по рабочему пути в районе Ньюкестля 8 груженых угольных вагонов весом около 30 тонн, со скоростью 6,5 километра в час.

Став строителем Стоктон-Дарлингтонской и Манчестерско-Ливерпульской линий, Стефенсон энергично преодолевал все встречавшиеся в работе препятствия, показав настойчивость и изобретательность, присущие лишь высокоодаренным личностям.

Английские лорды громко заявляли, что „скорее согласятся впустить в свои владения разбойника или ночного вора, чем инженера“. Стефенсона и его помощников встречали дрекольем, бранью, грубыми насмешками. Взрослые и дети толпами ходили по их следам, называли обидными, оскорбительными именами, бросали в них камни, ломали инструмент. Отстающих от партии одиночек раздевали и жестоко били.

Необычайную ярость жителей возбуждал угломерный инструмент — теодолит, для защиты которого пришлось нанять профессионального борца. Часто изыскатели вынуждены были применять военные хи-

трости: ложно отвлекая внимание в одном направлении, вели исследование в противоположном. Нередко отправлялись в разведку под покровом ночной темноты. Жуть охватывала окрестных жителей при звуках частой перестрелки: это разведчики натыкались на засаду. Выражаясь языком современной тактики — шла разведка боем.

В таких условиях строили первую железную дорогу в Англии. Дорога была однопутной, протяжением 40,2 километра. 27 сентября 1825 г. Стефенсон провел из Дарлингтона в порт Стоктон поезд из 38 вагонов, груженных углем, мукой, экипажами с директорами дороги и почетными гостями. Поезд двигался со скоростью двадцати километров в час.

Недоверие к новой затее, страх за жизнь родственников и знакомых, ехавших в поезде, удивление и опасливое любопытство привлекли к местам прохождения поезда первой в мире железной дороги неисчислимые толпы народа. Поезд, управляемый Стефенсоном, прибыл точно в назначенное время.

Паровой экипаж на улицах Лондона

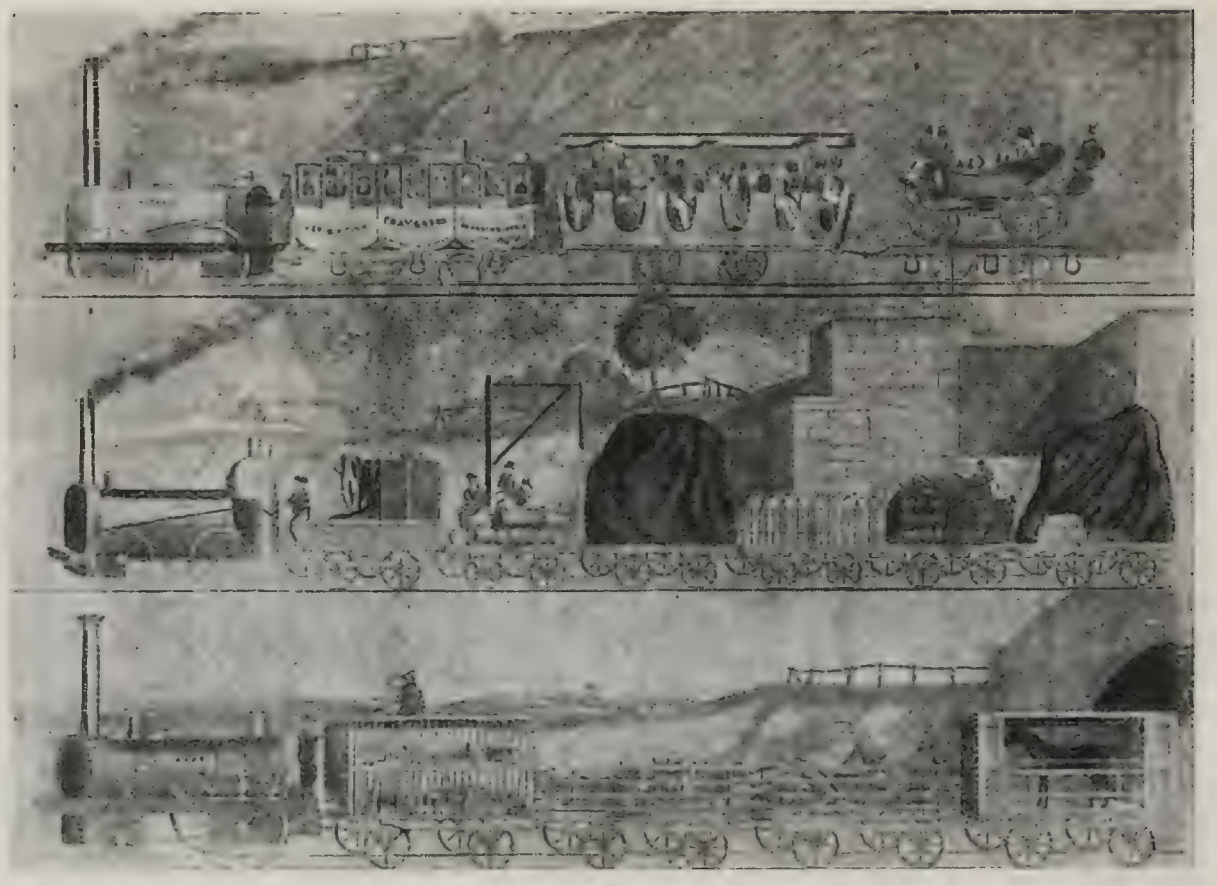
В 1829 г. была закончена постройка Ливерпуль-Манчестерской железной дороги. Строителям дороги пришлось преодолевать естественные преграды: осушались торфяные болота, взрывались скалы, прокладывались туннели. Постройка Ливерпульской дороги обошлась в 25 миллионов рублей. Для дороги Стефенсон вместе со своим сыном Робертом построил паровоз „ракету".

В этом паровозе Стефенсон применил трубчатый котел, повышавший парообразование, и ряд других усовершенствований, увеличивающих мощность паровоза и скорость его движения.

В первый проезд Стефенсона по Стоктон-Дарлингтонской железной дороге одному из членов парламента отрезало ноги. После этого задумались над безопасностью движения. Появился оборотный диск, разрешающий и запрещающий движение. Телеграфа не было, и посреди каждого пролета ставили большой столб. Тот поезд, который миновал столб ранее другого, получал право беспрепятственного движения вперед. Встречный поезд, не успевший дойти до столба, давал задний ход и двигался в обратном направлении. Ловкие дельцы иногда ставили на переднюю платформу похоронный катафалк, и в этом случае все встречные поезда уступали им дорогу.

Ливерпульская железная дорога привлекла к себе грузы, которые в течение восьмидесяти лет перевозились по каналам и реке. За год она перевезла пятнадцать миллионов пудов груза и около полумиллиона путешественников. В повозках, нарочно для этого устроенных, из Ирландии доставляли рогатый скот. Почта, перевозимая по дороге, сберегала правительству значительные суммы.

Введение паровой тяги, явившееся огромным техническим завоеванием, произвело революцию в способах сообщения между странами всего мира. Железные дороги форсировали переворот в экономических отношениях. Дешевизна и скорость перевозки грузов ускорили рост промышленного и торгового капитала. Старая обветшалая техника уже не могла никого удовлетворить. Приходилось ломать устаревшую технику.



Паровозное движение по Ливерпуль-Манчестерской железной дороге

Вырастал спрос на научно-технические силы. На новую ступень поднималась культура. Благодаря удобству передвижения люди стали узнавать жизнь и интересы не только своих соседей, но и людей отдаленных стран.

До того времени, как выгода железных дорог стала вполне ощутимой, финансовая аристократия стояла в стороне, занимая позицию выжидания. Так, компания Средиземной железной дороги не могла собрать во всей Франции и четверти нужного для постройки капитала. Учредители компании по сооружению рельсового пути из Парижа в Версаль оказались не в состоянии занять пять миллионов франков. Тысячи акционеров Орлеанской железной дороги запаздывали со внесением следуемой подписной суммы, хотя со дня подписки миновало уже пять лет, и просрочка платежей влекла за собой значительный штраф.

Английские банкиры первые вышли из состояния равнодушия. Валовой доход Ливерпуль-Манчестерской железной дороги, достигший в среднем за несколько лет 189 007 фунтов стерлингов в год, оказался для них весьма внушительной приманкой.

Премьер английского кабинета министров Роберт Пиль, выступая в 1834 г. на избирательном митинге в Тамфорте, выразился так: „Поспешим, милостивые государи, поспешим; необходимо установить паровые сообщения от одного конца государства до другого, если только Великобритания желает удержать на свете свое положение и свое первенство".

Образовались крупные акционерные компании. Главная лондонская биржа, до того с холодком котировавшая ценные бумаги железных дорог, вдруг начала скупать пакеты железнодорожных акций. Страсть наживы охватила широкие круги состоятельных людей. Недавний воинственный противник дорог лорд-землевладелец, видя безудержный рост цен на земельные участки в полосе отчуждения железных дорог, стал их рьяным защитником, заявив, „что пойдет даже на то, чтобы провести дорогу через свою спальню, а постель готов отдать под станцию". Не удовлетворяясь территорией Великобритании, компании перебросили

свою деятельность на континент. Дорога из Парижа в Руан была построена англичанами на свои средства.

Ажиотаж достиг неслыханных размеров. Всемирный ростовщик, венский банкир Ротшильд, горячо выступил в защиту железных дорог. Когда в решающую минуту при получении концессии на устройство дороги Вена — Брюнн некоторые акционеры заколебались, боясь рисковать своими капиталами, Ротшильд заявил, что „берет постройку на себя и будет вести ее лично".

Бельгийский король Леопольд I стал пайщиком железных дорог. Парижские банкиры Ротшильд и Перейра приобрели 20 тысяч акций Версальской железной дороги по 500 франков каждая. Впоследствии они продали каждую акцию за 725 франков. На одной этой операции банкиры нажили свыше 4 миллионов франков.

Стремясь устранить конкуренцию, железнодорожные компании покупали новые линии, чтобы можно было провозить пассажиров за любые тарифы. Одна железнодорожная компания скупила пароходы соперничавшей с ней компании и прекратила их рейсы, заставив публику ездить по своей дороге.

Бешеная реклама, погоня за неимоверно высокими дивидендами вызвали настоящий массовый психоз. Каждый мелкий клерк, каждый торговец спешили приобрести железнодорожную облигацию. Спекулятивная горячка привела к тому, что только в одном 1836 г. английский парламент рассмотрел 58 биллей о новых железных дорогах, утвердив из них 25 на капитал в 21 миллион фунтов стерлингов. Было построено много излишних параллельных линий. Все это, конечно, не могло не привести к ряду крахов. Много компанний взлетело на воздух, унося с собой сбережения своих пайщиков.

Правительства почти всюду широко поощряли предприимчивость буржуазии, выдавая денежные ссуды, пособия, гарантируя получение доходов за счет безудержного увеличения налогового бремени, ложившегося на широкие народные массы.

Покровительствуя железнодорожным компаниям, предоставляя им колоссальные земельные владения,

Государственная библиотека Югры
РФ
- 0135367 -

правительство обогащало владельцев железных дорог за счет народного кошелька. „Вообще железные дороги дали, конечно, громадный толчок развитию иностранной торговли; но в странах, вывозящих главным образом сырье, эта торговля усилила нищету и бедствия масс, и притом не только оттого, что новая задолженность, навязанная им правительствами ради железных дорог, увеличила общую сумму давивших их налогов, но еще и оттого, что с того момента, как продукты местного производства получили возможность превращаться в космополитическое золото, многие из этих продуктов, бывшие ранее очень дешевыми, как, например, фрукты, вино, рыба, дичь и т. п., стали в значительной степени недоступными массам вследствие своей дороговизны и были, таким образом, изъяты из потребления народа; а в то же время, с другой стороны, и самое производство (я разумею некоторые специальные роды продуктов) также изменилось, согласно большей или меньшей приспособленности его для вывоза, тогда как ранее оно приспособлялось преимущественно к местному потреблению. Так, на-

Открытие первой железной дороги в Германии Нюрнберг—Фюрт

пример, в Шлезвиг-Голштейне пахотные земли были обращены в пастбище, так как вывоз скота оказался выгоднее вывоза земледельческих продуктов, но зато в то же время земледельческое население было изгнано из насиженных мест. Все эти перемены оказались действительно очень выгодными для крупных землевладельцев, ростовщиков, купцов, железнодорожников, банкиров и т. п., но очень гибельными для действительных производителей".

В этой гениальной характеристике Карла Маркса нашла свое выражение оборотная сторона введения железных дорог.

Глава 2

СТРАНА БЕЗ ДОРОГ

Из Западной Европы идеи железнодорожного строительства проникли в Россию. Еще в 1816 г. в городе Мюнхене механик Иосиф фон Баадер демонстрировал перед Александром I свою первую модель чугунной дороги. Маленькая собачка на черной шелковой привязи везла по миниатюрным рельсам тяжесть в 350 фунтов. Царь одобрительно смеялся, хлопал по плечу растерявшегося обер-берграта и ласково гладил собачонку. Потом, обращаясь к австрийскому императору Францу, присутствовавшему при этом, сказал по-французски: „Удивительно, совершенно непостижимо!“

Того не знал царь, что шесть лет как существует в России чугунная дорога: в Колыванском горном округе по чугунным рельсам лошадь доставляла из Змеиногорского рудника на ближайший завод три телеги по 500 пудов каждая.

Россия последних лет царствования Александра I переживала сильнейший аграрный кризис. Обильные урожаи хлеба в европейских странах закрыли для нее внешние рынки сбыта. Цены на хлеб безнадежно

падали. На крепостном хозяйстве, основанном на барщине, сказывались примитивная техника и почти полное отсутствие удобрений. Землю засевали до полного истощения. Все это приводило к голоду и обнищанию крестьян.

Генерал-адъютант Кутузов, проезжавший проселочными трактами трех губерний, писал Николаю I: „В самое лучшее время года при уборке сена и хлеба не было слышно ни одного голоса радости, не видно ни одного движения, доказывающего довольствие народное... печать уныния и скорби отражается на всех лицах, проглядывает во всех чувствах и действиях". Генерал наблюдал, как многие крестьяне вместо хлеба ели жолуди. Целые селения были поражены болезнями. Люди умирали от голода. Младенцы в грудях матерей находили смерть вместо жизни. Печать уныния и скорби, — писал Кутузов, — обща всем классам, следы

Стандартный бланк объявления о продаже крепостных

УКАЗЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО

ВЕЛИЧЕСТВА САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО

ИЗЪ КАЛУЖСКАГО ГУБЕРНСКАГО ПРАВЛЕНІЯ

Имѣетъ учинить въ публику
не пожелаетъ ли кто купить продающихся съ публичнаго
въ семъ Правленіи торга, 1-го Коллежскаго Совѣтника Ивана Семенова Цытовича дворовой дѣвки Аграфены Романовой 25 лѣтъ, оцѣненной въ 80 руб. а послѣдней Мядынской помѣщицы Маріи Ингилдѣевой, что нынѣ по муже Сазыкина, крестьянина Потапа Дмиитріева съ женою Пелагѣею Казминою безъ земли, оцѣненнаго въ 50 руб. доходу приноситъ въ годъ по 5 руб. и буде таковыя желающія окажутся, то явились бы для покупки оныхъ въ сіе правленіе на срокъ Декабря 12 числа и о послѣдующемъ немедленно сему Правленію рапортовать. Октября дня 1832 года.

бедности так наглядны, „неправда и унижение везде и во всем так наглы и губительны для государства".

В разных частях империи вспыхивали волнения, сопровождавшиеся поджогом дворянских имений и убийствами помещиков. Царское правительство искало выхода из тупика в завоевательных войнах с Персией, с Турцией.

Распад крепостного хозяйства сопровождался подъемом прядильной и ткацкой промышленности, укрывшейся за барьером высоких таможенных пошлин. Появление машин на мировом рынке вызвало в России увеличение числа фабрик, появился промышленный пролетариат. Рост хлопчатобумажной промышленности привел к тому, что, по выражению одного писателя того времени, „ситцевая рубаха, фартук, нанковый халат... сделались необходимостью для зажиточного крестьянина, его жены; холстинка и ситец завоевали все".

Машины для фабрик выписывались из-за границы. Каждая крупная фабрика держала у себя иностранца-

Разгром помещичьей усадьбы
(Из книги Штерна)

мастера для ремонта машин. Для подготовки технических руководителей промышленности были учреждены технологический институт и реальные гимназии. К тридцатым годам на мировом рынке окрепли цены на рожь. В огромной степени возрос экспорт хлеба. Выросла и внутренняя торговля.

Крепостники пытались задержать ход промышленного переворота. Но ни расправа с петрашевцами, ни кровавые усмирения восстаний на Украине, в Белоруссии, Гурии, Мингрелии не смогли остановить разложение крепостной системы.

Характеризуя смысл реформы 19 февраля 1861 г., Ленин писал о крепостниках: „Какая же сила заставила их взяться за реформу? Сила экономического развития, втягивавшего Россию на путь капитализма".

Постройка первых железных дорог в России явилась ярким свидетельством того, как в крепостной оболочке вызревал капитализм.

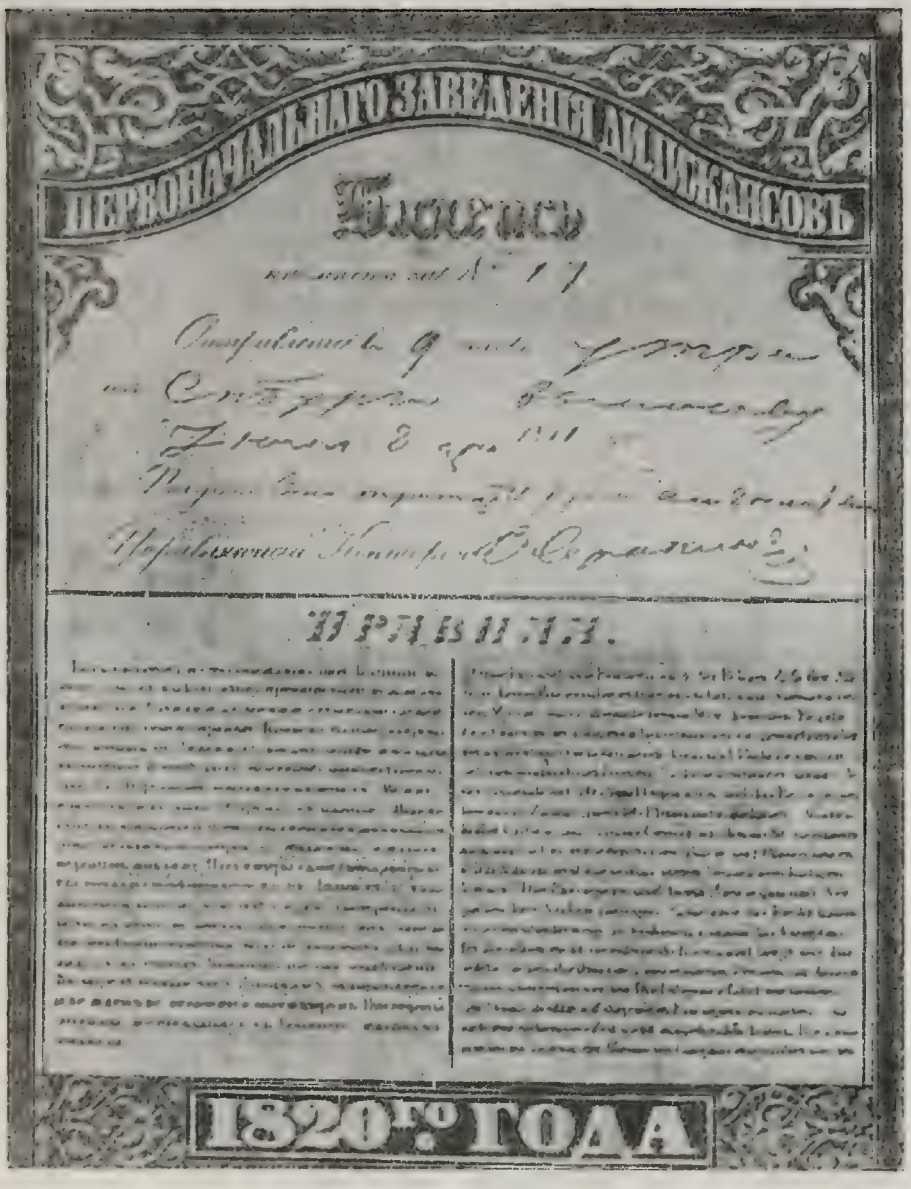
К началу XIX века пути сообщения в России находились в первобытном состоянии. Шоссейные дороги впервые начали строить в 1816 г. Для этой цели был установлен подушный денежный сбор в двадцать пять копеек. Если не считать немногочисленных шоссе (Москва — Петербург, Варшава — Ковно, Ковно—Двинск), грунтовые дороги весной и осенью были из рук вон плохи. Лошади вязли в песке, выбивались из сил. Выбравшись из песка, они попадали в море грязи, из которой торчали пни и огромные камни, ломавшие телеги, экипажи, калечившие людей и животных.

Случалось, что возчики бросали обозы с кладью без всякого присмотра и уезжали домой со своими лошадьми. Купцам приходилось отыскивать свои товары, разбросанные вдоль пути по городам и деревням. Весной вдоль главных торговых дорог можно было видеть вереницы возов, завязших с товарами. Особенно тяжело приходилось во время распутицы. Чтобы выбраться из невылазной грязи, набрасывали на дорогу доски. Колеса экипажа подпрыгивали, забрасывая путешественников грязью. Рытвины ожидали путешественника на каждой версте пути. Слепо веря в возницу, проезжающий, несчетно крестясь, закрывал

Русский дилижанс

глаза, когда лошади втаскивали экипаж на мост из торчавших в разные стороны бревен, положенных на поперечины и ничем не скрепленных. Одно неверное движение кучера — лопались рессоры и болты, заклепки вылетали из экипажей, и люди ломали себе кости.

Чтобы из Петербурга попасть в Москву, нужно было по шоссе (680 верст) ехать дилижансом восемьдесят часов. Киев и Петербург не были соединены шоссе. Путешествовавшие из Киева в Петербург, должны были доехать до Могилева, откуда шло шоссе до столицы. Дилижанс, ждавший там отправления, задерживался иногда на два месяца, пока набирался полный комплект пассажиров. На проезд из Тулы в Москву (180 верст) по проселочной дороге, при беспрестанной гоньбе, тратилось не менее трех суток. Тульское шоссе было устроено до того дурно, что спустя год после постройки совершенно разрушилось. Сведения об этом дошли до Николая, и он распорядился весьма основательно: „Шоссе нет, денег нет и виновных нет, поневоле дело кончить, а шоссе снова строить".



Билет для проезда в дилижансе от Петербурга до Москвы

Кроме карет-дилижансов, из Петербурга в Москву и обратно ходили легкие, одноконные, крытые экипажи — „сидейки". Они вмещали шесть человек пассажиров, плативших по 17 рублей за проезд. За провоз товаров по шоссе из Петербурга в Москву брали от двух до четырех рублей ассигнациями с пуда.

В тех случаях, когда из столицы ожидался проезд членов императорского дома, инвалидные солдаты и квартальные перегоняли путешественников, крестьянские подводы и скот с шоссе на запасную дорогу. Она шла вдоль шоссе от Петербурга до Новгорода. Запасная дорога предохраняла царя и членов его семьи от пыли и прочих неудобств в пути. Целые деревни сгонялись для ремонта проселочных дорог перед проездом царя. Грунтовые дороги ремонтировались небрежно и с каждым годом ухудшались. „Ныне при исправлении дорог крестьянами наблюдают одни светила небесные или люди, ничего не понимающие в сем предмете, отчего всякий год их чинят, но они остаются в прежнем положении, особенно мосты... всякий год разрушаются весенней водой и даже летом переправа через них трудна и опасна", писал генерал Кутузов в своем рапорте царю.

Первобытные пути сообщения были сильной помехой в развитии торговли. Русская пшеница не могла рассчитывать на значительное увеличение экспорта до тех пор, пока богатые хлебом губернии не будут соединены удобными дорогами с портами Балтийского и Черного морей. Америка и Ост-Индия являлись опаснейшими конкурентами по торговле салом, так как легче было привезти сало за несколько тысяч миль из Ост-Индии, чем доставить его из оренбургских степей. Несовершенные пути сообщения наносили громадный урон внутренней торговле и потребителю. Железо, стоившее на уральских заводах 89 коп. пуд, обходилось в Нижнем на ярмарке 1 р. 2 к., а в Петербурге — 1 р. 25 к. В Харькове пуд железа стоил 1 р. 70 к., что делало его совершенно недоступным для внутреннего рынка. В западных губерниях железные гвозди заменялись деревянными, крестьянские лошади ходили неподкованными, колеса не обтягивались железом.

Плохие дороги были бичом для малоплодородных, живших привозным хлебом, губерний. Цены на хлеб в этих губерниях постоянно колебались. В сороковых годах рожь, стоившая в Саратовской губернии 98 коп., обходилась в Эстляндской до 4 р. 23 к. с пуда.

Медлительность и дороговизна, свойственные передвижению по сухопутным путям, были характерными и для водных сообщений. Главная водная система, связывавшая промышленные центральные и уральские губернии с южными и восточными, обслуживала Петербург, на долю которого приходилась большая часть товаров, идущих по речным путям. Ежегодно доверху груженные баржи отправлялись из Астрахани в Петербург. Длинные караваны барж тянулись через Нижний, Рыбинск, проходя расстояние в четыре тысячи верст. Груз попадал в Петербург часто в конце второй навигации.

Путь из Рыбинска в Петербург был самым тяжелым. Когда в Рыбинске становилось известным, что на Волге мелководье, товар выгружали на берег и ждали следующей навигации. Иногда хлеб оставляли в баржах на зиму, если баржа успела дойти до пристани. Цены резко колебались, и если на Тверской пристани четверть ржи стоила 13 р. 40 к. ассигнациями, то в Петербурге эта же четверть стоила уже 18 рублей. Чувствуя недостаток в деньгах из-за медленной оборачиваемости капитала, русские купцы продавали свои товары за наличный расчет с уплатой вперед.

Вот почему именно купечество явилось той силой, которая грудью стала на защиту железных дорог.

Уже в 1838 г. некто А. А. А. в своей брошюре „Мысли московского жителя о возможности учредить общество на акциях для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Москвы“ писал, что введение железных дорог передвинет столицу ближе к России, „раскроется множество новых источников богатств и благоденствия между сословиями“. Пенька, сало, пшеница, конопляное масло, доставляемые через Нижний Новгород, с Моршанской, Гжатской, Орловской и других внутренних пристаней на Оке в Петербургский порт, благодаря скорости и верности передачи

Мальпост в С.-Петербурге
(Середина XIX в.)

увеличили бы оборотные капиталы. Сам капитал возвращался бы купечеству восемью месяцами раньше. Повысились бы цены на „произведения сельского хозяйства". По расчетам А. А. А. за ежегодный провоз 15 миллионов пудов груза, 750 тысяч пассажиров по 60 рублей и 75 тысяч „рабочего народа" по 10 рублей — можно было получить 10 миллионов 710 тысяч рублей прибыли.

А. А. А. предлагал для привлечения средств выпустить 200 тысяч акций по 600 рублей каждая. Причем главное управление, полагал он, „лучше было бы устроить в Москве", дабы учредители имели более способов к размещению акций между владельцами имений и купечеством, „внутренней торговлей занимающимся". А. А. А. ни на минуту не сомневался в том, что личные выгоды привлекли бы купцов и помещиков к участию в этом деле. „Кто в Москве и замоскворецких губерниях не согласится взять на десять процентов ценностей своих недвижимых имений акций Общества, когда удостоверится, что цена имения

и доходы с него с открытием железной дороги повысятся на 10%? Кто из купцов, торгующих пенькой и салом, не пожелает способствовать устройству оных?"

Если купцы и передовые промышленники явились приверженцами введения в России металлической колеи, то со стороны других социальных групп железные дороги встретили страстные возражения.

Хозяева конно-степных заводов боялись, что им некому будет сдавать своих лошадей. Крупные помещики не знали, кому они будут продавать избыток овса. Владельцы ямских слобод опасались снижения числа проезжающих пассажиров. Боялись, что меньше станут пить вина и пива на постоялых дворах. Вдохновителями всей извозной братии явились титулованные владельцы акционерного общества почтовых колясок-дилижансов между Петербургом и Москвой в лице

Сухопутный пароход по торцовой дороге (Проект Гурьева)

генерал-адъютанта князя Воронцова-Дашкова, князя Меншикова, князя Лобанова-Ростовского, графа Татищева, графа Бутурлина, графа Гурьева и графа Потоцкого. Сила давления извозопромышленников была исключительно велика. Доход от извозного промысла составлял 100 миллионов рублей в год ассигнациями при ценности изделий всей добывающей и обрабатывающей промышленности в сороковых годах в 550 миллионов рублей,

И несмотря на все сопротивление владельцев извоза, крупных помещиков, реакционной части промышленников — железная дорога между столицами была построена. Рельсовый путь из аристократического Петербурга в купеческую Москву ускорил промышленный переворот в России. Обороты дороги ежегодно возрастали. Особенно сильно влияние С.-Петербурго-Московской железной дороги выросло к тому времени, когда вновь проложенные железнодорожные пути проникли в черноземные губернии. Миллионы крестьянских хозяйств, сами переходя на лебеду с рождества, а то и с покрова, продавали свой хлеб скупщикам. Те, в свою очередь, заполняли иностранные рынки дешевым русским хлебом.

Глава 3

ПРИДВОРНАЯ ДОРОГА

В отеле „Кулон“ Франц-Антон Риттер фон Герстнер занимал три комнаты. Маленькая столовая, полукруглая спальня и узкий кабинет были уставлены французской мебелью. Картина, висевшая на стене кабинета, изображала въезд Александра I во главе союзных армий в Париж.

Профессор Герстнер тщетно ждал вестей. Он задумывался, строил догадки. Привычка анализировать свои действия досталась Францу от отца — известного австрийского математика. От отца же к нему перешла настойчивость ученого. Проверяя себя все снова и снова, он убеждался, как малозначительны его успехи, как микроскопичны результаты той борьбы, которая вот уже в продолжение десяти лет составляет все содержание его жизни. Он бросил милую Богемию, оставил родных и близких, отказался от преподавания в пражском политехникуме, объездил Англию, Францию, Швейцарию и Бельгию. Он не послушался советов лучших своих друзей и отправился в чужую, малопонятную, незнакомую Россию.

По беспредельной холодной равнине он проделал на лошадях несколько тысяч верст. Дважды пересек

Невский проспект 40-х годов прошлого столетия

Россию от Петербурга до Урала, и все затем, чтобы лишний раз убедиться, как жизнь разбивает его смелые замыслы.

Ему нужно было громадное состояние, ему нужны были власть и влияние, с которыми вынуждены были бы считаться крупнейшие государственные умы Европы. Он преклонялся перед величайшим гением Стефенсона и недостойно, мелко завидовал его мировой славе. Умереть в каком-нибудь провинциальном городке преподавателем политехнической школы — с этой участью он не желал примириться. При всех своих дерзаниях он меньше всего считал себя мечтателем. Высокая образованность, энергия, неутомимость сочетались в нем с ловкостью, хитростью и умением угождать влиятельным людям.

Перед отъездом в Россию Герстнер запасся отзывами о своей прежней деятельности, рекомендательными письмами к людям с положением. В Петербурге он тесно связался с немецкой колонией и был не раз приглашаем к обеду австрийским послом бароном Фикельмоном. При помощи посла он попал на прием к самому Александру Христофоровичу Бенкендорфу, начальнику страшного Третьего Отделения, в приемной которого даже именитые сановники разговаривали шопотом. Бенкендорф обещал свое заступничество и брался выхлопотать аудиенцию у царя. Но вот уже прошли две недели, а граф молчит. Не происки ли это министров Канкрина и Толя — его ярых противников?

В его проекте рельсовая колея соединяет плодороднейший волжский бассейн и центр страны со столицами и морским портом в Петербурге. Это будет величайшая железная дорога, которой не видывали страны Европы. Если проект утвердят, он сразу ввезет из Англии шины (рельсы), повозки (вагоны) и машины. Он пригласит сведущих людей, в два-три года их обучат русскому языку. По окончании постройки железнодорожной линии правительство использует их для геодезических работ. А как вырастет его личное значение! Лучшие русские люди поймут и оценят его. Эта огромная страна явится опытной площадкой для его грандиозных экспериментов.

А может быть все это выдумка, мечта, химера? Может, отведено ему в жизни так и остаться неудачником? Начал же он строить линию из Будвейса в Линц, а закончить ее не пришлось. Другие люди достроили эту красивейшую, первую на материке железную дорогу, вьющуюся через Богемские леса, по границе Верхней Австрии и Чехии на высоте свыше тысячи футов над поверхностью Молдавы. Рельсовая колея вытягивалась к голубым водам Дуная.

Может, и в России его ожидает та же участь?

В голову ему приходили слова, сказанные друзьями при расставании: „Россия — страна бесполезных формальностей“. За время своего пребывания здесь он убедился, что формула эта далеко не полная. Его лучший друг и в то же время единственный

в России подписчик на книгу его отца „Handbuch der Mechanik“ („Руководство механики“), Мальцов, рассказал ему на-днях один эпизод. Путешествуя по Европе, Мальцов совершил поездку по железной дороге из Ливерпуля в Манчестер. По возвращении в столицу Мальцов через Канкрина предложил Николаю завести это нововведение в России. Через несколько дней ему придворные передали, что царь обозвал сумасбродом автора проекта и даже будто в шутливой форме предложил Канкрину отправить его, Мальцова, в сумасшедший дом.

С владельцем стекольных и хрустальных заводов Сергеем Мальцовым Герстнер впервые познакомился в Вене. Мальцов советовал Герстнеру соблюдать особую тонкость в обращении к царю. „Он любит умную, во-время поднесенную лесть. Не забывайте этого и будьте как можно приятнее“. При этом воспоминании профессор поднялся и сделал несколько шагов по комнате. Потом принялся писать одну из своих многочисленных докладных записок:

ВАШЕ ВЕЛИЧЕСТВО! Проникнутый желанием ознакомиться с прогрессом промышленности и сооружениями государственного значения за последние десять лет счастливого царствования вашего величества, я прибыл в Петербург в конце августа прошлого года, где пробыл только несколько дней и, не задерживаясь более в столице, направился внутрь страны, добрался до Казани, откуда возвратился сюда несколько дней тому назад. Сделав более 4000 верст, я вынес убеждение, что счастье и благоденствие народов, которых провидение вверило вашему величеству, бесконечно возросло за последние 10 лет во всех тех отраслях, на которые вы обращали внимание, и что народы не перестают благославлять творца их счастья...

...Несмотря на проведенные уже мероприятия, существует еще одна сторона народного хозяйства, введение которой принесло бы еще бо́льшую пользу для страны, а именно — улучшенные пути сообщения, облегчая сношения между отдельными провинциями, облегчают в то же самое время перевозку товаров

и местных продуктов, содействуют процветанию торговли...

...Железная дорога, построенная с величайшим совершенством между Москвой и Петербургом, дала бы возможность в 20 или 24 часа доезжать от одной столицы к другой и с той же удобностью перевозить войска и огромные съестные припасы в продолжение 2—3 дней. Если же продолжить дорогу до Нижнего Новгорода или, лучше, до Казани и завести правильное пировое судоходство по Волге и Каспийскому морю, тогда товары могли бы перевозиться из Петербурга даже к пристани Каспийского моря в 10 или 15 дней. Сим скорым, дешевым и надежным сообщением азиатская торговля была бы упрочена для России и удалила бы сильное совместничество Англии.

Дописав эти строки, профессор задумался. Он уже мысленно представлял себе этот великий рельсовый путь: Петербург — Москва — Казань—Таганрог—Одесса — путь, дающий выход русским сельским произведениям за границу.

О России он позаботился. Теперь нужно не забыть и себя. Уверенно продолжал он свое обращение к монарху.

В случае принятия проекта, в продолжение двадцати лет никто другой не имеет права сооружать железные дороги. Сами железные дороги в отношении прав и преимуществ приравниваются к сооружениям правительства. Железные дороги навсегда остаются собственностью строителей, но по прошествии двадцати лет исключительная привилегия на их сооружение уничтожается.

В подробном жизнеописании Герстнер изложил сведения о занятиях своих в качестве профессора механики в Праге и представил диплом на пожалование в кавалеры и члены Богемских штатов.

Наконец профессор Герстнер удостоился личной аудиенции Николая.

— Ваше величество, осмелюсь обратить ваше высокое внимание на Соединенные Штаты. Тамошние жители нашли свое спасение от расстояний в желез

ных дорогах. Я приношу вашему величеству свою энергию и познания для выполнения исполинского замысла, достойного вашего царствования. Железные дороги явятся той золотой цепью, которая соединит между собой все части империи, по справедливости называемой неизмеримой.

Николай внимательно слушал Герстнера. Подробно расспрашивал об экономических выгодах железных дорог. Особо интересовался возможностью их стратегического использования.

— Ваше величество, железная дорога будет в состоянии перевезти через двадцать четыре часа после предупреждения пять тысяч человек пехоты, пятьсот человек конницы со всей артиллерией, обозом и лошадьми. Я позволю себе сослаться на Англию. Тамошнее правительство во время беспокойств в Ирландии в два часа перебросило войска из Манчестера в Ливерпуль для следования в Дублин.

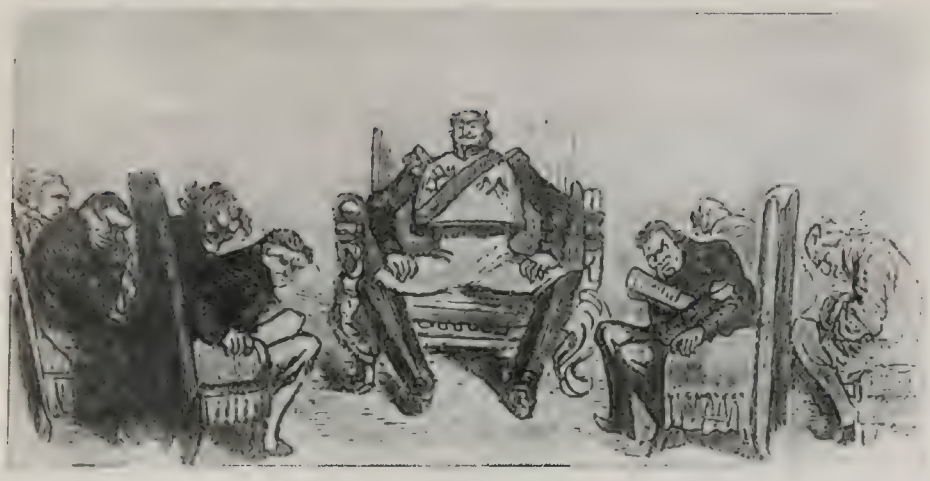
— Да, это заслуживает внимания.

К последнему аргументу Герстнера Николай оказался особенно чувствительным. На одном из ближайших после аудиенции заседаний комитета по рассмотрению проекта Герстнера царь высказался в защиту устройства железных дорог, ссылаясь на те неисчислимые выгоды, которые они принесут России, в особенности в случаях „внезапных, когда потребуется передвижение войск". Николай закончил шуткой, что не плохо было бы „прокатиться отсюда в Москву отобедать к князю Дмитрию Владимировичу (Голицыну) и потом вернуться опять к ночи назад".

Польза железных дорог была признана на этом заседании. Однако никакого решения о постройке дороги комитет не вынес. Вместо этого был образован новый комитет из членов: Толя, Бенкендорфа и Сперанского.

Идеи Герстнера встретили противоречивые отклики в правящих кругах крепостной России.

Министр финансов Канкрин доказывал, что железные дороги не станут доходными, что эта гибельная затея „имела бы последствием упадок частных и государственных доходов, вызвав большой ропот в народе".



Николай I в кругу своих советников
(С карикатуры Густава Дорэ)

Канкрин пугал общественное мнение тем, „что при случайной порче железных дорог столицы останутся без продовольствия... и могут возникнуть осложнения, которых даже предвидеть нельзя“. Железные дороги не справятся с перевозками и отвлекут капиталы за границу. Да и вообще идея эта в России неосуществима еще несколько веков.

Князь Волконский и Канкрин горячо отстаивали мысль, что иностранцы, соорудив железную дорогу, единственно и извлекут из нее прибыль.

Граф Толь, поставленный Николаем во главе ведомства путей сообщения, упорно отстаивал мнение, что огромные водные пути и суровый климат сделают железные дороги в России невыгодными. Едва ли в империи есть местность, говорил граф, где железнодорожные линии „могли быть построены с надеждой на успех“.

Свои глубокомысленные суждения Толь закончил ссылкой на известного французского публициста Шевалье, заявившего, что „перевозка пассажиров по железной дороге есть самое демократическое учреждение, какое только можно было придумать для преобразования государства“. Последним аргументом — угрозой совместного проезда в одном вагоне барина

и крепостного мужика — Толь думал убить все возражения своих противников.

Комитет, назначенный для рассмотрения ходатайства Герстнера, потребовал у него письменных объяснений: „Чего будет стоить дорога? Какой доход она может приносить? Есть ли в виду капиталы?“

Так как Герстнер не смог представить точных расчетов, — переговоры затянулись. К этому времени в Петербург возвратился подполковник Крафт, посланный в Австрию для осведомления об условиях постройки железной дороги между Молдавией и Дунаем. Крафт наводил справки, „какое вообще понятие имеют о способностях и практической деятельности г-на Герстнера“. Оказалось, что Будвейская линия обошлась в миллион девятьсот тысяч гульденов вместо миллиона, предположенного по смете. В течение первых шести лет „полосовая дорога“ из Будвейса в Линц была дефицитна.

Помимо этого, Канкрин сообщил, что один негоциант вызвался доставить „истинно-партикулярные“ сведения о дороге в Австрии. Сведения негоциант обещал сообщить при получении первой почты от своих корреспондентов в Вене и Праге. Получив все данные о деятельности Герстнера, Канкрин пытался скомпрометировать его лично, представив его простым шарлатаном. Герстнеру предъявили обвинение в том, что в Австрии при постройке железной дороги „акционеры оказывали ему доверие только до половины постройки“, что он гадательно составил сметы и неверно исчислил размеры движения. Он оказывался виновным еще и в большой гордыне, „считая, что он один может принести в действие столь огромное дело, коему нет примера во вселенной“. В вину Герстнеру ставили и то, что он семь лет занимал кафедру механики в Вене, что ездил два раза в Англию, что издавал там сочинение своего отца, что собрал от своих начальников благоприятные отзывы о своей прошлой деятельности. Рассуждения Герстнера о пользе нового способа сообщений комитет неожиданно стал считать „совершенно излишними, ибо в пользе никогда не было сомнений“.

Постройка железной дороги Герстнером была признана преждевременной. Не помогли и положительные отзывы, собранные о Герстнере графом Орловым среди государственных деятелей Австрии.

Пока проект Герстнера проходил в многочисленных правительственных инстанциях, вся печать оживленно обсуждала вопрос о постройке железной дороги. В журнале „Общеполезные сведения“ появилось письмо „русского извозчика-крестьянина“:

„Дошли до нас слухи, что некоторые наши богатые господа, прельстясь заморскими затеями, хотят завести между Питером, Москвою и Нижним чугунные колеи, по которым будут ходить экипажи, двигаемые невидимою силою, помощью паров.

Мы люди темные, неученые; но проживши полвека, бог привел измерять всю родную землю, быть не раз в Немеччине, на ярмарке в Липовце и довольно наглядеться иноземного, да наслушаться чужих толков. Затеваемое на Руси неслыханное дело за сердце взяло; хочу с проста ума молвить, авось люди умные послушают моих мужицких речей.

Начну хоть с того, что не все заморское нам хорошо и пригодно. В самой Англии, как слышно, не все затеи по-нутру народу. Говорят, что с тех пор, как завелось там на фабриках чересчур уж много машин, рабочие люди лишились дневного пропитания и так разрослась бедность, что приходы принуждены собирать деньги для прокормления нищих. Не дай бог нам дожить до этого! Пока господь бережет нас и царь милует, есть у нас руки и кони, так не пойдем под окны напевать заунывные песенки“.

Из-под мужицкого кафтана „темного, неученого“ крестьянина выглянули силы крепостников, противодействующие строительству железных дорог. В своем стремлении доказать невозможность устройства железных дорог противники их не раз ссылались на особенности русского климата.

„Я признаюсь с своей стороны, — говорится в одной анонимной брошюре, — что кроме необходимости ничто в мире не могло бы заставить меня лететь со скоростью 40 верст в час... навстречу ветру, бросаю-

щему в лицо с противодействующей быстротой мелкий, оледенелый снег, ветру, охлаждающему оконечности моего носа...(—) 1°, что по толкованию алгебры доказывает, что я останусь без носа! Когда сошник вашего самобега встретит твердую массу оледенелого сугроба,— массу, которая сильным ударам ручных инструментов уступает незначительными кусками, тогда вы представляете собою жалкий, но поучительный пример ничтожеств искусства против элементов природы, и дорого дал бы я, чтобы быть свидетелем позорища, как паровоз ваш, подобно барану, который, не будучи в силах пробить рогами стоящей перед ним стены, уперся в нее могучим лбом своим и брыкается с досады задними ногами".

Даже Пушкин, разумно оценивший роль железных дорог, и тот ставил под сомнение возможность проезда по дороге зимой. В письме к Одоевскому Пушкин писал:

„Россия не может бросить 3 000 000 рублей на попытку. Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопочут. Все, что им можно обещать,— так это привилегию на 12 или 15 лет. Дорога железная из Москвы в Нижний Новгород еще была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург, и мое мнение было бы с нее начать. Я, конечно, не против железных дорог, но я против того, чтобы этим занялось правительство. Некоторые возражения против проекта неоспоримы. Например, о заносе снега".

Псевдонаучный член многих научных обществ Наркис Стрешков подсчитал, что дорога принесет „ежегодно чистого и непременного убытка 23 000 000 рублей ассигнациями". Он полагал, что „устроение железных дорог в России совершенно невозможно, очевидно бесполезно и крайне невыгодно".

Очень много толков возбуждала ссылка Герстнера на железные дороги в Америке. Говорили о том, что и сам Герстнер не бывал в Америке, что никто не знает, как там строятся железные дороги. Некоторые поговаривали, что в Англии, Бельгии и Америке сооружать железные дороги стремительно бросились лишь малоспособные инженеры, прельстившиеся легкостью предприятия.

Уделяя много внимания безопасности движения, чиновники серьезно обсуждали в особой комиссии два предложения: „о подвеске под вагонами запасных осей с колесами, на которые передавался бы вес вагонов в случае поломки действующих осей, и о прикреплении пассажиров к сидениям ремнями, так как переход с места на место может повлиять на безопасность хода вагонов".

Пока шло бесконечное передвижение проекта из комитета в комитет и русская печать обсуждала невыгоды и выгоды нового предприятия, Герстнер с немецким инженером и четырьмя рабочими на свой риск и страх производили нивелировку местности между Петербургом и Москвой. Спустя некоторое время он предложил построить в виде опыта железную дорогу из Петербурга в Царское Село. Три миллиона рублей, нужные для постройки, Герстнер обещал собрать в двадцать четыре часа на петербургской бирже.

Предложение было принято. Через графа Толя Николай передал свои требования Герстнеру.

— Дорогу из Петербурга в Царское Село дозволяю, одного только я требую непременно: Герстнеру, по всей вероятности, для его дела, понадобятся знающие иностранцы. Пусть их выпишет, но не иначе, как по предварительном соглашении о каждом из них с Александром Христофоровичем Бенкендорфом. Да сверх того, чтобы между ними не было ни одного французского подданного. Этих господ мне не надо.

В 1836 г. организовалась акционерная компания. Учредителями ее были крупнейший русский сахарозаводчик граф Бобринский, коммерции советник, купец первой гильдии Бенедикт Крамер, консул вольного города Франкфурта купец Плитт и Герстнер. Учредители совместно внесли 750 тысяч рублей паевых из трехмиллионного капитала, необходимого для постройки дороги.

1850 тонн шин, 7 машин и несколько повозок, несмотря на упорное противодействие Канкрина, были заказаны в Англии и Бельгии. Самый главный заказ, на большую часть плющеных шин, т. е. рельсов, передали Буттерлейскому заводу в графстве Дерби.

На этом заводе до того были построены паровые машины для русских пароходов, ходивших между Петербургом и Любеком.

Все контракты с иностранными фирмами заключал Бобринский. По настоянию Канкрина, в контракты было включено особое условие: „при уничтожении по каким-либо обстоятельствам устроенной уже железной дороги, иностранное железо, для оной дороги выписанное, должно быть перевезено за счет компании обратно за границу".

Линия рельсового пути была по проекту намечена через Волково поле, где помещался артиллерийский полигон. Общество обязалось осушить болото и устроить заставу на месте нового полигона. По предложению Николая общество запросило великого князя Михаила Павловича, дозволяет ли он провести рельсовую колею через его сад. Великий князь Михаил Павлович ответил согласием, разрешив продолжить дорогу до Павловского парка.

Герстнер связался с редактором „Северной Пчелы", Фаддеем Булгариным. Последний выступил со статьей под замысловатым названием: „Патриотический вопрос — могут ли существовать в России чугунные дороги и будут ли они полезны". В ней он ратовал за железные дороги, которые победят расстояние, и советовал Герстнеру, „не расточая таланта, взяться за нужное и полезное дело".

Из всех выгод железной дороги между столицами одна приводила Булгарина в глубокое умиление. Подумать только, восторженно писал он, что одно и то же лицо отслужит во здравие государя императора одно молебствие утром в Казанском соборе, а другое вечером в Кремле.

Это отнюдь не помешало Булгарину в той же газете писать, „что Дестрем,[1] как дважды два — четыре, доказал превосходство каналов перед железными дорогами и трудности устроения последних в нашем

---

[1] Дестрем — председатель комиссии проектов и смет, французский инженер, перешедший на службу в Россию в 1810 г. с согласия Наполеона.

климате". Булгарин ухитрился одновременно ратовать и за Герстнера и за Дестрема.

В свое время, рекламируя строившуюся в Австрии линию Будвейс — Линц, Герстнер устроил в лучшем парке Вены — Пратере — миниатюрную железную дорогу, по которой бегали вагоны на деревянных колесах, окованных полосовым железом. Теперь эту роль рекламной игрушечной железной дороги призвана была сыграть Царскосельская линия.

Герстнер хорошо понимал, что неудача постройки придворной дороги лишит его и того доверия, которым он пользовался, и поэтому не упускал из виду малейшей детали. Одновременно с возведением насыпей приступили к конкурсу на „строения для пристанища и удовольствия публики" на железной дороге в Павловском парке. К участию в конкурсе на увеселительный вокзал пригласили одиннадцать русских и двух берлинских зодчих, назначив за лучший проект здания двадцать тысяч рублей ассигнациями.

Так вблизи соснового бора Павловского парка, созданного искусством английского художника Камерона и итальянского декоратора Гонзаго, начало строиться полукружие нового вокзала. По проекту вокзал вмещал танцовальный и концертный залы, буфеты, бильярды, открытые галлереи, фонтаны и номера для приезжающих пассажиров.

В марте 1836 г. Герстнер ездил за границу. Он побывал в Германии, Франции и Англии, где проверял выполнение заказов для строящейся в России металлической колеи. В Лондоне он посетил знаменитый зимний сад, расположенный в Колизее. Сад ему понравился, и Герстнер тут же решил такой же точно сад с потешными огнями для развлечения устроить в Павловске.

Мечтою Герстнера было поставить в круглом зале вокзала аполлоникон, сходный с тем мировым лондонским инструментом, который заменял оркестр в восемьдесят человек. Всю эту громаду приводила в движение паровая машина. Будущая железная дорога, полагал он, должна была предоставить пассажиру все возможные развлечения и удобства.

Так как поезд должен был ходить без остановок, принимая пассажиров только на конечных пунктах дороги, то Герстнер считал необходимым за поездом пускать дилижанс, запряженный лошадью. Конная тяга, таким образом, совмещалась с паровозным движением. Дилижанс должен был перевозить пассажиров между промежуточными станциями или, как говорили англичане, „очищать дорогу".

„Все кондукторы, — писал Герстнер, — снабжаются часами, которые идут ровно с часами в конторах железной дороги, запираются ключом, хранящимся в конторе, и там же заводятся каждые восемь дней. Кондуктор дилижанса, везомого лошадью, может судить — успеет ли он доехать до конца дороги прежде отхода следующего поезда, если не успеет, то останавливается на одном из объездов и, переждав паровую машину, продолжает путь".

В сентябре 1836 г. дорога была готова. Двадцатипятиверстную насыпь сооружали одновременно две тысячи пятьсот крепостных и тысяча четыреста солдат. Из экономии дорогу выстроили однопутной. При открытии движения она не имела балласта. Высота насыпи была десять с половиной футов. Над станционными зданиями в Павловске и Царском Селе возвышались башни с часами, освещаемыми по ночам. Для богатых пассажиров при станциях открыли гостиницы. Мастерские помещались в деревянных отапливаемых сараях, рядом с конюшнями. Рабочие жили в деревянных избах-казармах, расположенных по одной через версту. Дорога обошлась в 3 миллиона 500 тысяч рублей ассигнациями.

27 сентября 1836 г. толпы народа сбегались на Семеновский плац к деревянному „пассажирному дому" во дворе казарм лейб-гвардии Семеновского полка. Питерские мещане волновались слухами, что митрополит не благословил дорогу.

Все кровли окрестных домов и путь были заполнены людьми, явившимися поглядеть на скорое и гладкое катание. Из Англии привезли четыре экипажа: два шарабана и два вагона. Каждый шарабан сцепляли с вагоном. Потом впрягали двух сильных

Пробег первого поезда в Царское Село

ямских лошадей гуськом. Экипажи наполнялись любопытными и пускались по дороге „во всю конскую прыть".

Позже в разобранном виде прибыли английские паровозы. Собирали локомотивы десять англичан и двое бельгийцев. Паровозы поразили всех. „Они ходили при восемнадцати градусах мороза, в бурю, дождь и ужасную метель, и кроме пассажиров перевозимы были лошади, овцы, свиньи, строевой, дровяной лес и разные экипажи, поставленные на дроги". Каждый паровоз имел свое имя (Проворный, Стрела, Богатырь, Слон, Орел, Лев). Отапливались паровозы коксом и брикетами, которые выписывались из-за границы. Вагоны были двухосные, на чугунных колесах с железными ободами.

Перед отправлением паровоза с вагонами в первый рейс отслужили молебен. Локомотив и два вагона, окропленные святой водой, тронулись в путь. „Не можем изобразить, — писала „Северная Пчела", — как величественно сей грозный исполин, пыша пламенем,

дымом и кипящими брызгами, двинулся вперед... Стоящие по сторонам дороги зрители изумились, видя величественное, ровное, легкое, притом скорое движение машины".

30 октября 1837 г. последовало официальное открытие Царскосельской железной дороги. Поезд из восьми вагонов с императором, членами Государственного совета, дипломатами и придворной челядью прошел все расстояние до Царского Села за тридцать пять минут. Паровоз системы Стефенсона вел сам Герстнер. Вагоны были украшены флагами разных цветов.

Народу раздавали дешевые миткалевые платки с рисунком поезда. Подобные же изображения появились на конфетных коробках, листах писчей бумаги, конвертах. К открытию берлинскими граверами были изготовлены бронзовые медали, но они были отвергнуты царем.

„Северная Пчела", сочувственно следившая за постройкой дороги и отмечавшая все важнейшие даты работ, писала: „Ныне между Петербургом и Царским Селом нет более расстояния. Полчаса в приятной беседе покажутся одной минутой. Царскосельские сады и парки находятся теперь от Невского проспекта и центра города не далее Летнего сада и Английской набережной". Свыше четырех месяцев локомотивы ходили только по воскресным дням. Опасались, что от частого употребления они смогут испортиться. В будни пассажиров перевозили в дилижансах лошадьми.

Популярность Герстнера в то время была очень велика. Его отчеты об успехах Царскосельской железной дороги были изданы и переведены на немецкий, французский и английский языки. Распространялись они в Москве, Риге, Митаве и других городах. Петербургским жителям отчеты безденежно выдавались в доме купца Дирсена, куда Герстнер переехал из гостиницы. Дом находился на углу Столярной и Мещанской улиц, неподалеку от здания, где помещалась компания железной дороги. Общество занимало дом Блумера на углу Мещанской и Вознесенского проспекта.

Когда миновал порыв первого увлечения, хватились, что дорогу нужно еще достраивать. Касса пра-

Здание вокзала в Царском Селе

вления быстро опустела. Потребовалась срочная ссуда от казны, каковую в сумме полутора миллионов рублей ассигнациями общество и получило. И только к концу 1837 г. удалось наладить по дороге правильное движение поездов.

Буферов еще не придумали, и вагоны, соединяясь цепями, стукались при остановке. Толчки были настолько сильны, что пришлось принимать предупредительные меры: между тендером и вагонами тянулись две платформы, груженные мешками с древесными опилками. Предполагалось, что при несчастии пассажиры, выпадая из вагона, будут лететь на мягкую подстилку. Когда поездку предпринимал император, его экипаж ставился на открытую платформу.

Желающих прокатиться для удовольствия по диковинной дороге было много. Пассажир, прежде чем попасть в вагон, покупал в „кассирском" отделении вокзала круглый билетик из жести.[1] В народе его име-

[1] За место в карете I разряда платили 2 р. 50 к. ассигнациями, за место в дилижансе — 1 р. 60 к. ассигнациями, за место в открытом дилижансе для простого народа — 60 к. ассигнациями.

новали просто жестянкой. Пассажир обязан был сдавать ее кондуктору по прибытии на место высадки. Билет снова поступал в кассу для продажи. Вечные билеты доставляли много волнений кондукторам: за утрату жестянок кондукторов штрафовали.

Для предупреждения жителей о приближении поезда впереди дымовой трубы паровоза укрепляли заграничный орган. Кондуктор вертел ручку органа на ходу поезда. Музыкальным пьесам, исполняемым органом, аккомпанировали другие кондукторы, снабженные для этого сильными трубами и барабанами.

Опасаясь снежных метелей, каждую паровую машину снабдили особым снарядом впереди колес. Снаряд скалывал примерзший к шинам лед и очищал от снега железнодорожное полотно. Во всем остальном правление было совершенно беззаботно, думая лишь об увеличении чистого дохода, достигшего за один год эксплоатации восьмидесяти тысяч руб. серебром.

Средством связи в то время служил оптический телеграф. Находился он в ведении военного министерства. Частных депеш телеграф не принимал. Через каждые две версты были установлены посты с дежурным. Днем телеграфщики давали сигналы черными шарами, ночью — красными фонарями. По этим сигналам поезда двигались, останавливались, снова продолжали свой путь. По ним же вызывались требуемые резервные паровозы. Чтобы телеграфщики не засыпали, их заставляли делать „фальшивые сигналы“. Иногда на передачу депеши из Царского Села в Петербург уходило два часа вместо положенных тридцати минут. В подобных случаях управляющий дорогой барон Таубе штрафовал телеграфщиков. Штрафы на дороге были весьма распространены. Штрафовали за многое: за неточную передачу приказания, за нерадение, за то, что сигнал по телеграфу не был передан с надлежащей скоростью, за допущение коровы на линию железной дороги. Иногда штрафовали за болезнь. Сторожа шлагбаума у Обводного канала Арсентия Шарапова, не открывшего ворота при проходе поезда, было приказано оштрафовать на три рубля серебром. Считая это наказание недостаточным, Шарапова перевели

Вокзал в Павловске во время гулянья

сторожем на четвертую версту. Оказалось, что как раз при проходе поезда Шарапов бился в припадке злой, мучавшей его болезни.

Первые годы дорога находилась в ведении Третьего Отделения собственной его императорского величества канцелярии. Стоявший во главе Третьего Отделения шеф жандармов граф Бенкендорф был введен в состав директоров общества. Новый директор помог обществу избавиться от всех налогов и сборов. Он добился царского указа о запрещении курения на железной дороге, и по его приказанию курящие пассажиры высаживались из вагонов. Железнодорожные агенты записывали их фамилии и место службы. Означенные сведения доставляли самому графу. Агенты, надзиравшие за благочинием, имелись на всех станциях. Именовались они комиссарами. Наблюдение за пассажирами на ходу поезда имели обер-кондуктор и унтер-кондукторы. Помимо наблюдения за пассажирами и движением, обер-кондуктор обязан был при случайной остановке поезда учтиво известить публику о происшедшем и успокоить ее.

Через семь месяцев после официального открытия дороги начал действовать Павловский „музыкальный вокзал". Придворная знать, важные чиновники, заводчики, купцы ездили туда в воскресные дни вместе со своими семьями. Кроме оркестров бального и военного, были приглашены тирольцы, которых впоследствии сменили московские цыгане. Прибывший из Карлсбада дирижер Иосиф Лабицкий увлекал своими вальсами. „Это была пестрая смесь отрывков из танцовальной и маршеобразной музыки с клочками из Бетховена, Глинки и других модных опер". Публика настойчиво требовала вальсы Ланнера, мазурки, галопы. Появились попурри из военных песен, вальсы лейб-гвардии Преображенского полка, галоп шампанской пробки. Люди особенно неистовствовали при исполнении популярного вальса „Как я люблю прогуливаться весной на берегу ручейка". Идя навстречу пожеланиям аристократии, Глинка, автор оперы „Жизнь за царя", взялся оркестрировать один из вальсов.

Кукольник, описавший увеселительный вокзал, писал: „Залы были полны, несмотря на их обширность. Непринужденность и всеобщее одобрительное удовольствие господствовали повсюду. Мужчины не снимают шляп — и умно: этим уничтожено много ревматизма, не говоря уже о том, как невыгодно, скучно занять руки огромной шляпой".

Фаддей Булгарин, рекламируя музыкальный вокзал в Павловске, писал: „Едем в вокзал, опять едем и опять едем". Спустя два месяца в Александринском театре давали водевиль „Поездка в Царское Село по железной дороге". „В Петербурге, — писала „Северная Пчела", — никто не боится железной дороги и все убедились, что дикий зверь, которого пронзительный свист сначала пугал самых отважных амазонок, послушнее выезженной дамской верховой лошади".

Упоенный успехами Царскосельской дороги, Герстнер поместил в газетах объявление о постройке новой линии Петербург—Ораниенбаум. Николай, узнав об этом, был разгневан такой самостоятельностью. Министру внутренних дел Блудову царь приказал выяснить, „на чем основал Герстнер свое заявление".

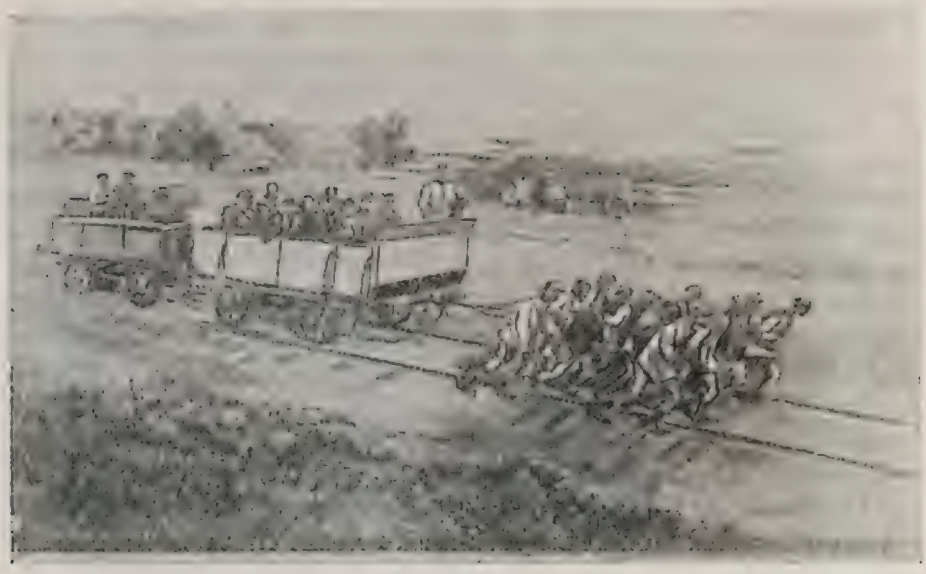
— Как смел он это сделать, не спросив петергофских помещиков! Вряд ли дадим свое согласие, ежели вздумает проводить дорогу через сады петергофские.

Еще раньше неудача постигла Герстнера у московского военного генерал-губернатора графа Толстого. Толстой отказал Герстнеру в выдаче открытых листов на право съемки между Москвой и Коломной. „Я вообще, — выразился граф, — не уверен в пользе означенной дороги". Толстому представлялось полезнее соединение Волги с Москвой-рекой. Николай одобрил действия графа Толстого: „сим делом нечего торопиться".

К этому же времени относится целый ряд новых проектов о постройке железной дороги между Петербургом и Москвой. Статский советник Абаза просил разрешения учредить общество для постройки дороги через Тверь — Вышний Волочок. Расход он определял в 120 миллионов рублей ассигнациями, доход — в 20 миллионов в год. Заботясь об интересах помещиков, Абаза просил, „чтобы опекунские советы выдавали на заложенные дворянские земли по 50 руб. добавочных денег, которые пошли бы на покупку акций".

Одновременно с отклонением проектов Абазы правительство, занимавшее выжидательную политику, отклонило предложение лейпцигских банкиров Дюфура и Гаркарта, требовавших 6% правительственной гарантии. В числе сочинителей проектов оказался кассельский „тайный архитектур-советник" Фридрих Фик. В письме к графу Толю Фик предложил использовать на железной дороге человеческую силу как „двигательное средство". Это средство, писал он, явится наиболее дешевым, и люди, которые не захотят подвергать себя опасной скорости, им воспользуются. Применению человеческой силы, по его мнению, благоприятствовало и то обстоятельство, что местность между Петербургом и Москвой слегка возвышенна. К письму Фик приложил сочинение на 84 листах с подробным пояснением всех расчетов.

Оригинальный проект представил статс-секретарь Муравьев. Он предложил построить железную дорогу



Использование человеческой тяги на железной дороге (Карикатура на проект немецкого архитектора — советника Фридриха Фик)

между столицами в шесть путей, по три колеи для конной и паровозной тяги. Ширину полотна Муравьев определил в девять саженей. Можно себе представить, во что обошлось бы это сооружение! Дорога, по мнению Муравьева, должна быть построена правительством во избежание „торгашества акциями".

Далеко не все авторы проектов отстаивали необходимость сооружения рельсового пути между столицами. Влиятельнейшие купцы того времени Н. Журавлев (Рыбинск), С. Лепешкин (Москва) и К. Кузин (Харьков) полагали для начала построить железную дорогу от Москвы к Черному морю. Это обеспечило бы побережье от высадки неприятельских войск. К тому же, пересекая густо населенное пространство, рельсовая колея принесла бы весьма значительные выгоды русским торговым интересам. Когда эти купцы явились со своим проектом к Канкрину, то престарелый министр финансов их высмеял. „Нелепо, — сказал он, — проводить железную дорогу по местности, где вол есть самое дешевое средство передвижения".

Своеобразный проект представил отставной поручик Голиевский, предложивший рельсовыми путями соединить Петербург, Витебск, Одессу, Новгород, Киев, Гродно, Вильну, Варшаву. Длина всей сети исчислялась тремя тысячами шестьюстами верст. По проекту к сооружению железной дороги привлекалось население прилегающих к ней губерний. — 42 миллиона человек, облагаемых подушной податью по 14½ копеек каждый. Каждые 500 жителей выставляли одного рабочего с лопатой и топором. По расчетам Голиевского, дорогу можно было соорудить „без малейшего со стороны казны пожертвования". Проект Голиевского, „как не заслуживающий уважения", был отклонен комитетом министров.

Нерешительность правительства ярко сказалась при устроении второй в России железной дороги. В 1838 г. управляющий польским банком граф Лубенский при поддержке наместника Царства Польского, князя Паскевича, образовал акционерное общество для строительства железнодорожного пути от Варшавы к Вене через австрийскую границу. Во главе компании стал варшавский банкир Штейнкеллер. Работы по сооружению магистрали начались в 1839 г. Предоставив обществу субсидию в четыре миллиона польских злотых, правительство два раза меняло срок распродажи акций. Впоследствии правительство вовсе отказалось продолжать постройку, так как приспособление дороги к паровозной тяге (вначале предполагалась конная) требовало добавочных капиталов. Работы по строительству Варшаво-Венской железной дороги возобновились лишь спустя несколько лет.

В 1839 г. в Америку были посланы уже побывавшие за границей „отличнейшие и благороднейшие" штаб-офицеры Мельников и Крафт. В помощь им, для изучения опыта железнодорожной администрации, были приданы четыре чиновника, которых выбирали по следующим признакам: „чтобы они были образования статистического, не считали ниже себя входить в отправление действительной службы по полиции, не были склонны к светским удовольствиям, а для сего не имели военного звания". В силу этих

соображений посылка специалистов инженеров путей сообщения, которые все числились офицерами, была исключена.

Возвратившись из командировки, Мельников представил обширный доклад о железнодорожной технике Америки, климат которой, более чем других стран, соответствовал русским условиям. Представленные им технические данные о ширине пути, об уклонах, формах рельсов, земляных и каменных работах впоследствии послужили основанием для составления проектных расчетов дороги между Петербургом и Москвой. Технические и коммерческие расчеты обсуждались комитетом с участием депутатов от столичного купечества. Действия комитета во избежание нежелательных слухов и толков происходили негласно.

Тем временем, разочаровавшись в возможности постройки железных дорог в России, Герстнер уехал в Америку. Там он умер, так и не дождавшись осуществления своих проектов.

Через некоторое время австрийский гражданский инженер Клейн, по поручению семьи покойного Герстнера, предложил строительной комиссии приобрести оставшуюся в России коллекцию зрительных труб, нивелиров, мензурок, моделей мостов, крестовин, поворотных кругов и письменные материалы за умеренную плату. Комиссия ответила: „объявить просителю, что комиссия будет иметь его предложение в виду, в случае надобности“. Коллекцию инструментов передали для продажи в лавочку старьевщику.

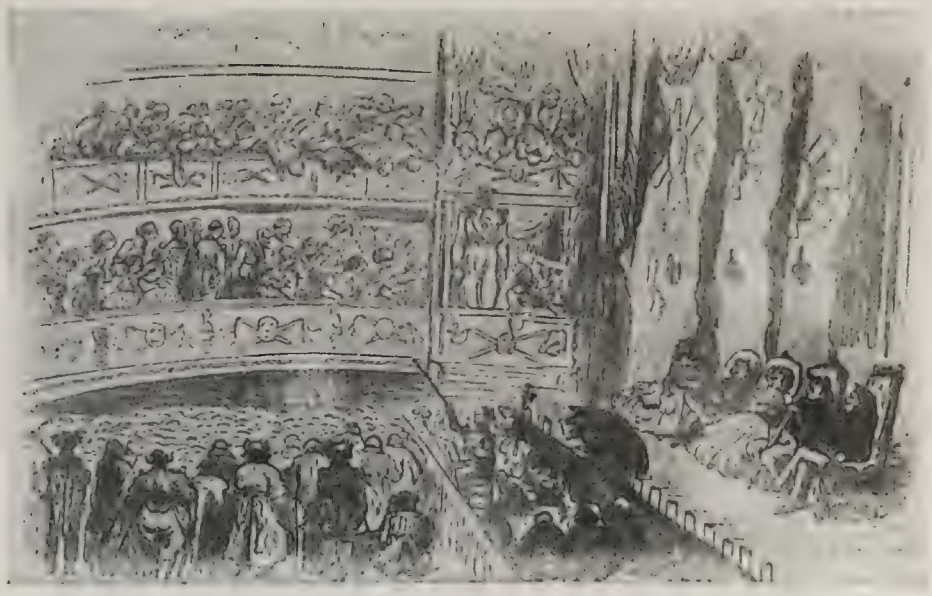
Глава 4

ДЛЯ ПОЛЬЗЫ И ПРОЦВЕТАНИЯ КОММЕРЦИИ

Семнадцатого декабря 1837 года во время топки печей в Зимнем дворце треснула дымовая труба. Прорвавшееся пламя разметалось по доскам хоров, деревянным перегородкам и сводам дворца. Могучие стропила и подпоры, высохшие за восемьдесят лет существования дворца, воспламенились мгновенно. Гонимый горячим воздухом, огонь помчался через дощатые ходы из конца в конец огромного чердака, угрожая жилым комнатам русского царя.

Николай находился в это время в Большом оперном театре, где впервые шел балет „Влюбленная баядерка“. В танцах участвовала знаменитая Мария Тальони. Вызванный из театра, он поспешил на пожар и немедленно отправил всю свою семью в Аничкин дворец.

Сбежавшиеся на пожар люди всех сословий заполняли площадь, смежные улицы, крыши ближайших домов. Торопливое пламя свистя хлестало по стенам и карнизам, выбивало окна и двери, светило в широких переходах. От жара трескались потолки, широкие ступени, балюстрады, лопались стекла, летели на



Николай I в театре. Французские актеры удивлены выпавшей им ролью зрителей (С карикатуры Густава Дорэ)

площадь горящие рамы, обваливались мраморные колонны. Огонь дерзко срывал тяжелые портьеры, хрустальные и бронзовые люстры, шелк со стен, чернил позолоту, отбрасывая яркий отсвет на стены домов.

Над городом поднялось великое зарево. Сила огня была настолько велика, что на Аничкином мосту можно было читать. Через Невский проспект по всему Петербургу шел клич — горит дом царя. Гвардейские солдаты, находившиеся на площади, бросались в горевшее здание и возвращались, складывая у подножия Александровской колонны статуи, мебель, сервизы, малахитовые коробки, люстры, куски бархатных обоев, картины, ковры.

Дворец светился изнутри. Сквозь стекла было видно, как в огне гибли солдаты. Рухнула телеграфная каланча. Обрушившимся потолком одной из зал раздавило целый взвод преображенцев. Подъезжали и снова отъезжали пожарные с трубами и красными бочками. В последний раз пробили полночь всеми забытые старые дворцовые часы. Огонь неистовствовал, и напрасны

были усилия соединенных пожарных команд. Тогда, не видя возможности спасти Зимний, Николай приказал отстаивать Эрмитаж, куда грозило перекинуться пламя. Пожарные и солдаты наспех закладывали кирпичом двери и окна, прилегавшие к Эрмитажу. Три дня гулял по Зимнему новый хозяин, три дня догорало огромное здание. От былого дворца, подавлявшего тяжелою роскошью и великолепием, остались голые задымленные стены, неостывшее исковерканное железо и горячий мусор. Мусора было столько, что его впоследствии вывезли на Петровский остров на ста двадцати судах.

Прошел год. По приказу царя вновь был построен дворец, равный Лувру и Тюильри. Восемь тысяч безвестных мужиков работали на постройке в дикую вьюгу и жестокие морозы. Для просушки стен, колонн, сводов были установлены десять громадных унтермарковских и множество временных железных печей,

Пожар Зимнего дворца (1837)
(Современная гравюра)

беспрестанно топившихся коксом. В сыром, сгущенном, парном воздухе натопленных до одури дворцовых зал мастеровые отделывали мраморные и алебастровые ваяния, украшали потолки живописью и плафонами, облицовывали колонны каррарским мрамором. Люди надевали на головы колпаки со льдом, чтобы выдержать нестерпимую температуру. Смерть посещала стройку ежедневно.

Просушка оказалась чересчур интенсивной. Краски и позолота быстро облупились. Штукатурка начала отваливаться. В Георгиевском зале спустя короткое время после открытия обвалился потолок.

Человек, отвечавший за реставрацию дворца, выполнил прихоть Николая. В награду он получил миллион рублей. С золотой медали, выбитой в его честь, гордо глядела надпись: „Усердие все превозмогает". Человек стал любимцем русского царя. Народ дал ему свою кличку: „Клейнмихель-дворецкий".

25 января 1842 г. он уверенно поднимался по дворцовой лестнице. Лаковые сапоги с серебряными шпорами резко отрывались от ковра. Низко кланялись лакеи в шитых золотом ливреях. Офицеры в цветных мундирах провожали почтительными взглядами луну его лысины, малиновый генеральский воротник, рослую фигуру. Быстрым шагом он миновал галлерею комнат, где стены были увешаны батальными картинами. Огромные зеркала с вправленными по бокам золотыми подсвечниками отражали неповоротливую, бьющую в глаза роскошь самодержавного владыки.

Еще не доходя до императорского кабинета, Клейнмихель замедлил шаг, ощутив сильное волнение,— так было с ним всегда при личных встречах с Николаем. Но он быстро надел маску официальной торжественности, войдя в приемную и увидев барона Штиглица, городского голову Жукова, известных купцов Пономарева, Кусова, Сапожникова, Харичкова, Овсянникова и других именитых горожан.

Петербургский военный генерал-губернатор готовился представить Николаю депутацию из шестнадцати почетных купцов. В их лице торгующее сословие приносило царю всеподданнейшую благодарность за

решение об устройстве железной дороги между столицами. В решении видели новый знак монаршего попечения о пользе и процветании коммерции.

Николай сидел в кресле за низким письменным столом. Привыкший позировать, подавляя всех своей подчеркнутой суровостью, Николай сегодня был очень приветлив. Он знаком указал Клейнмихелю на маленькое кресло, стоявшее перед самым столом. В окно виднелась заснеженная Нева, по которой переезжали кареты. Беседа длилась двадцать минут. Из кабинета Клейнмихель вышел членом строительной комиссии по постройке железной дороги из Петербурга в Москву. В состав комиссии включили трех купцов с правом совещательного голоса. Председателем комиссии был назначен Бенкендорф, однако Клейнмихель твердо помнил слова Николая, что ему придется стать во главе строительства и еще раз после восстановления Зимнего дворца оправдать надежды монарха.

До своего назначения Клейнмихель терпеть не мог Царскосельской железной дороги, существовавшей уже в течение пяти лет. В Царское Село он попрежнему предпочитал ездить на лошадях. Императорский приказ заставил его переменить склонности. Прямо из дворца он поскакал на Царскосельский вокзал, решив своими глазами посмотреть, как выглядит железная дорога.

Еще перед началом изысканий для департамента железных дорог, учрежденного взамен строительной комиссии, была куплена богатая просторная квартира. Ее приобрели за три тысячи пятьсот рублей при посредстве жены генерал-майора Адама. Генеральская жена сорвала с департамента неимоверный по тому времени куш.

Во вновь оборудованном департаменте Мельников и Крафт получили личное распоряжение Клейнмихеля о начале изысканий. С отрядом инженеров, топографов, офицеров, одетых в овчинные тулупы, шерстяные чулки, теплые сапоги и рукавицы, они отправились для нивелировки местности.

Для себя лично Мельников и Крафт получили по тысяче рублей подъемных и по пяти рублей суточных,

сверх того две тысячи рублей на расходы по найму вожатых и рубке просеки. Вся группа разделилась на две изыскательных партии: одна пошла из Петербурга, другая — из Москвы. Местом встречи обеих партий было назначено Бологое.

Лесистая унылая равнина в иных местах прерывалась болотами, озерами, оврагами, реками. Холмистой преградой вставала на пути изыскателей Валдайская возвышенность.

В столицах тем временем ходили разные слухи: говорили, будто изыскатели набрели на клады, зарытые еще при Литовском разорении, что в Новгородской губернии встретились им непроходимые болота; поговаривали, что партии заблудились и не могут отыскать друг друга.

Люди выражали свое изумление по поводу того, что линию решили прокладывать по пустырям. Гораздо выгоднее, говорили они, вести колею вдоль густо населенного шоссе, что удешевит подвозку материалов. Беспокойство проявляли владельцы имений между Петербургом и Москвой. Ожидая больших выгод от железной дороги, они опасались, что линия слишком отдалится от их поместий. В числе помещиков, владевших землями и лесными угодиями, между столицами были: генерал-лейтенант Шлипенбах, князь Юсупов, генерал-майор Игнатьев, граф Буксгевден, купец Караваев, титулярный советник Балашов, полковник Верещагин, генеральша Бубликова и многие другие.

Ведя изыскания по направлению Петербург—Вышний Волочок, с переходом реки Волхова у Соснинской пристани, партия Мельникова наткнулась на обрытую с обеих сторон канавами и некогда вымощенную жердями просеку, проложенную еще в петровскую эпоху из Петербурга — от Адмиралтейского здания — прямо на Москву. Следы ее терялись у деревни Большое Пехово на реке Мсте. Просеку в 1712 г. прокладывал профессор Морской академии Ферварксон. Она не дошла до Москвы. В пути встретились обширные болота. Просека значительно помогла Мельникову в выборе прямого направления дороги.

Несмотря на отсутствие точных карт, первая разведка оказалась удачной. Лишь на полверсты разошлись пробитые разведчиками прямые линии около селения Бологое. Но это было только начало. Для точной съемки, нивелировки, промера профилей рек и озер, глубины болот требовались математические и геодезические инструменты, изготовлявшиеся только за границей. Нужно было спешно обучить сотни рабочих обращаться с неизвестными снарядами. Пора было приступить и к проектированию искусственных сооружений.

Все эти сложные вопросы Мельников и Крафт решить самостоятельно не могли. Предположено было пригласить для технической консультации Георга Стефенсона, однако впоследствии остановились на Уистлере. Бывший майор американской службы Уистлер славился своими глубокими познаниями и большим опытом в железнодорожном строительстве. Уистлера рекомендовали Мельников и Крафт.

В Нью-Йорк был послан перестроивший Аничкин мост инженер-майор Бутац. Он должен был заключить с Уистлером контракт о переходе его на службу русского правительства, с окладом в 12 тысяч рублей в год.

По пути Бутац заехал в Лондон, откуда отправил в Россию закупленные им для изыскателей английские теодолиты, нивелиры с воздушными пузырьками (со спиртовыми уровнями), компасы со зрительными трубами (буссоли). Из Лондона Бутац отплыл в Нью-Йорк, где при помощи русского посланника Бодиско уговорил Уистлера, только что окончившего постройку дороги Бостон — река Гудзон, согласиться на заключение контракта.

19 июля 1842 г. Уистлер и Бутац сошли с корабля на Английскую набережную в Петербурге. С собой они привезли библиотеку, паровой копер для забивки свай, паровой землекоп и паровоз для возки грунта при земляных работах. Все машины были закуплены в Вашингтоне и Нью-Йорке под векселя лондонских банкиров Гартмана и К°, так как русских векселей американская биржа не учитывала. На поездку Бутац

получил около тысячи червонцев, „исходя из расходов, сопряженных по приличию со званием штаб-офицера императорской службы".

Сразу по приезде Уистлер занялся подвижным составом. По его представлению будущий рельсовый путь должен был иметь сто восемьдесят локомотивов, сто восемьдесят тендеров, тысячу восемьсот пассажирских и пять тысяч четыреста товарных вагонов.

Не понимая, что означает слово „тендер", Клейнмихель вызвал к себе для объяснения вице-директора департамента Кроля. Растерявшийся Кроль ответил наугад, что тендер есть небольшая паровая машина.

— Врешь! — вскричал граф, ударив Кроля карандашом по лицу, — тендер есть морское судно! Это выдумка этого каналья американца на случай, если поезд свалится в воду; у меня таких беспорядков не будет, не нужно тендеров!

Все же тендеры вместе с паровозами и вагонами были заказаны Александровскому механическому заводу, переданному в аренду механикам Гаррисону и Уайнансу, вызванным из Америки по рекомендации Уистлера. Они обязались снабжать дорогу локомотивами и инструментом и подготовить из мастеров водителей паровозов. Первую партию рельсов заказали английской фирме Гест.

К этому времени направление будущей дороги было уже выбрано. Существовало два варианта: прямая дорога из Петербурга в Москву и с обходом по направлению Новгород — Вышний Волочок — Москва.

Оба варианта были обсуждены на заседании комитета, происходившем в Зимнем дворце под председательством цесаревича. Бенкендорф явился точно на бал, отменно вежливый, со снисходительной улыбкой на лице. Сначала было оглашено письмо новгородского губернатора Зурова. Он доказывал, „что, проводя дорогу через Новгород, этим соединяют стоящий там гренадерский корпус с обеими столицами".

— Железные дороги, — заявил министр государственных имуществ Киселев, — устраиваются для пользы и употребления не только двух каких-либо пунктов, но и целой страны. Цель сия достигается

там, где имеется население и промышленность. Обойти Новгород — значило бы положить конец его развитию.

Вечно надутый Левашев поддержал Киселева. К новгородскому варианту склонился и желчный Меншиков.

— Ваше высочество,—обратился он к цесаревичу,— так как ассигнуемых тридцати четырех миллионов едва достанет на сто пятьдесят верст пути, полагаю лучше вести дорогу до Новгорода, чем упереться в непроходимые болота.

Цесаревич резко его оборвал:

— Я знаю, что вы противник железной дороги.

Являясь одним из акционеров общества почтовых колясок-дилижансов, Меншиков видел в железной дороге опасного конкурента. Дилижансы общества ходили между Петербургом и Москвой.

Но ни „военные" соображения новгородского губернатора, ни притязания графов Орлова, Киселева и Левашева, поддержавших крупных новгородских землевладельцев, не могли сломить сопротивление столичного купечества. Купцы не соглашались платить за провоз товаров по восьмидесяти километрам лишнего пути.

Холопская мысль придворных кругов создала легенду о прямой линии, будто бы собственноручно начертанной монархом на карте между Петербургом и Москвой. На самом деле лишь вмешательство петербургского купечества окончательно решило судьбу С.-Петербурго-Московской железной дороги в пользу наикратчайшего направления.

Стремление к прямизне объяснялось еще и тем, что повороты считались небезопасными при движении. К тому же ошибочно полагали, что прямая линия во всех случаях удешевляет постройку.

Имея начало на самом высоком месте Петербурга (Знаменская площадь у Лиговского канала), магистральная линия, слегка поднимаясь, достигала Пулковских высот. Первые тридцать верст она проходила по ровной однообразной местности. Далее, за Колпином, начинали встречаться овраги, холмы, густые рощи. Линия дороги шла между Московским шоссе и Невой. От Чудова шоссе круто поворачивало направо, уда-

ляясь к Новгороду, Крестцам и Валдаю. Магистраль уходила в запутанную глушь лесов Малой Вишеры и Окуловки, где водились орлы, олени, лоси, медведи и дикие козы. Начиная от Волхова, шел подъем на отроги Валдайской возвышенности. Самая тяжелая часть подъема, пересеченная глубокими выемками и высокими насыпями, тянулась от реки Мсты на расстоянии пятнадцати верст.

Поднявшись на Валдайскую возвышенность, линия проскальзывала на станцию Бологое между двух озер— Бологовским и Змеиным, постепенно опускаясь в долину реки Цны, близ Вышнего Волочка. В этом пункте, изобиловавшем большими и малыми озерами, линия сходилась с шоссе, которое шло в обход на Тверь через Торжок. От Вышнего Волочка линия шла по болотистой местности через долину реки Волги в двух с половиной верстах от Твери. Отсюда профиль линии менялся с подъема на уклон. Обрываясь сплошным уклоном, линия врезалась в Марьину рощу и кончалась в Москве на Полевом дворе.

При начальных изысканиях это направление было пробито прямой линией, которую установили расчетом углов с меридианом. В официальной переписке Мельников и Крафт слова „меридиан" избегали. Они знали, что Клейнмихель не признавал меридианов, считая их выдумкой и фантазией инженеров. Однажды, приехав во время изысканий в Москву и обнаружив расхождение своих часов с московскими, Клейнмихель принялся кричать на городского инженера, выговаривая ему за такое упущение.

Тот оправдывался тем, что московские часы разнятся на полчаса от петербургских, так как поставлены по местному меридиану.

— Слава богу, исколесил по России десятки тысяч верст, — гневно сказал инженеру Клейнмихель, — и нигде на земле меридианов не видел. Судя по-вашему, может быть и каждый паршивый городишко будет иметь свой собственный меридиан. Чересчур много чести.

Уже с начала изысканий купечество внимательно следило за всем относящимся к железной дороге,

твердо отстаивая свои интересы. В первый период изысканий в строительную комиссию поступило заявление об устройстве товарной станции будущей железной дороги возле Гутуева острова.

Внешняя торговля России, шедшая в значительной доле через Петербург, достигала в то время 22 миллионов рублей в год. В Петербург из Кронштадта товары доставлялись на перевозных судах. 440 ботов, 78 катеров, не считая бесчисленного количества лодок, ежедневно перевозили из Кронштадта в Петербург прибывавшие из заморских стран александрийскую бумагу, хлопчатый сырец, красильное дерево, кофе, ладан, мрамор, деревянное масло, свинец, олово, ртуть, мел, сахар, табак, каменный уголь, свежие фрукты, шелковые и шерстяные ткани. За границу шли огромные массы пеньки, льна, сала, хлеба и льняного семени.

Прямое соединение железной дороги с морем дало бы возможность сберечь крупные суммы. Именитые купцы хорошо помнили слова Николая, сказанные им в Зимнем дворце при личной аудиенции: „Через железную дорогу Петербург будет в Москве и Москва в Кронштадте".

Коммерческий совет и торговая биржа горячо поддержали перед министром финансов идею Гутуевской пристани, соглашаясь даже на оплату специального акциза в пять копеек с пуда за товар, который будет нагружаться и выгружаться прямо в Петербурге.

Проект поступил на рассмотрение комитета. Открывая заседание, цесаревич обратил внимание присутствовавших на чертеж, лежавший перед ним на столе. Три ряда огромных каменных зданий представляли на чертеже будущую товарную станцию в С.-Петербурге. Разглядывая чертеж в лорнет, граф Бенкендорф выражал полное удовольствие. Орлов выразил свое восхищение словами: „Ну, и молодец, ну и хват". Клейнмихель горделиво произнес, что проект действует в хорошем смысле. Один лишь Канкрин сидел молчаливо насупившись.

— Егор Францевич! А вы как думаете об этом?— обратился к нему цесаревич.

— Ваше высочество! Товары, идущие со всей России за границу, доходят до устья Невы и там складываются в буяны для отправления в Кронштадт. На буяны городом затрачены большие деньги. Если лишить буяны употребления, то город потерпит большое разорение. Я вижу уже, мы идем в подражание Англии и Америке, но сравнивать нас с этими странами — все равно, что сравнивать английское сукно с солдатским. Английская королева уже начала просить милостыню по воскресеньям,[1] а если мы станем подражать Англии, то скоро нам придется просить милостыню и по будням.

Несмотря на возражения Канкрина, майор Бутац был откомандирован для производства изысканий. Лишь огромные трудности, связанные с углублением фарватера у Гутуева острова, с поднятием и укреплением самого острова, ежегодно подвергавшегося опасности наводнения, похоронили инициативу русского купечества.

---

[1] По случаю неурожая пасторы после обедни взывали к благотворительности прихожан именем королевы.

Глава 5

ПОД ЗАЩИТУ ВЕРЫ

В 1842 г. подземный телеграфный провод соединил Зимний дворец с кабинетом Клейнмихеля на Фонтанке. В придворных кругах по этому поводу шутили, что государь держит своего пса на гальванической цепи.

Из своего дома, нарядной архитектуры, с мебелью красного дерева, Клейнмихель по телеграфу сносился с царем, передавал ему донесения, сводки инженеров-изыскателей, важнейшие события по ведомству путей сообщения. Еженедельно по четвергам Николай принимал Клейнмихеля.

Изредка Клейнмихель выезжал из Петербурга для проверки ремонтируемого Московского шоссе. Осматривая дорогу, казармы, опрашивал солдат военно-рабочих батальонов. Путевые впечатления обычно закреплялись приказами по Управлению путями сообщения и публичными зданиями. „На шоссе, — сообщал граф для всеобщего сведения, — расположены два комплекторных военно-рабочих батальона. Люди из батальона, которых я видел, одеты хорошо, и амуниция на них пригнана правильно, но шаг у них особой выдумки, я указал им настоящий".

Солдатский шаг в те времена точно выверялся на парадах. Часто присутствуя при маршировке войск на Марсовом поле, Клейнмихель находился возле царя, держа в руках секундные часы. По таким же часам управлял музыкантами капельмейстер дефилирующего по площади гвардейского полка. Высчитывали, чтобы в 170 секунд укладывался удвоенный шаг и в 80 секунд — шаг во время парада.

В своих приказах, помимо шагистики, граф касался и других вопросов. „Инспектор доносил, что откосы канавы найдены им в довольно правильном положении. Довольно правильным положением я никогда доволен не буду. Каждая и самомалейшая работа должна быть сделана совершенно правильно, прочно и отлично".

Нередко такие приказы заканчивались выговорами, замечаниями или распоряжениями об аресте. Резкий иронический тон Клейнмихеля нравился публике, и на его приказы подписывались, как на газеты. Тетради с приказами Клейнмихеля можно было достать для чтения в столичных кондитерских.

Для работ на линии департамент железных дорог в это время подыскивал подрядчиков. За получением инструкций директор нового департамента был вызван к Клейнмихелю. Стоя у письменного стола в кабинете, Фишер украдкой поглядывал на быстро шагавшего, почти бегавшего по паркету Клейнмихеля.

Сделав несколько кругов по обширной комнате, граф вплотную подошел к почтительно слушавшему его Фишеру:

— Мы не можем назначать дешевой цены для подрядчиков. Дешевизна цен может возбудить сомнение в солидности предприятия, которое доверено его величеством мне. Понижение цен не только нежелательно, но и невозможно, так как указывает на отсутствие правильного расчета. Ступайте. Жду вашего доклада о торгах. Да обождите, захватите с собой мой проект урочного положения для земляных работ, издайте письменные объяснения к нему. Начало сделано — конец увенчает труд.

Подрядчики явились к торгам в департамент железных дорог быстрее, нежели пожарная команда

к горящему зданию. Собравшись в одном из зал департамента железных дорог, они почтительно внимали речи графа Бенкендорфа.

— Господа, — обратился к ним шеф жандармов, — я надеюсь встретить в вашем лице достойных помощников в деле выполнения важнейшего государева задания. Вам придется иметь дело с людьми исключительно честными. Полагаю, что и вы окажетесь такими же. Должен предупредить вас, что государь назначил меня сюда, чтобы содействовать быстрейшему исполнению его начертаний.

Торги начались после отъезда Бенкендорфа. Тузы лесной торговли Громов и Скрябин, взяв подряд на поставку шпал и досок по 1 р. 50 к. за поперечину, в этом же здании сами объявили аукцион для подрядчиков, раздав поставку по 70 копеек за штуку. Те, разъехавшись по дистанциям, в свою очередь передали выполнение подряда мелким подрядчикам, которые брались ставить шпалы по 27 копеек.

Благоприятствовало подрядчикам и то положение, что все чиновники департамента: начальники отделений, столоначальники и их помощники, мало смыслили в порученном им деле.

— Служки казенные, — потешался над ними Громов, — не могут отличить соснового бревна от елового.

Департамент это мало беспокоило. Главное — были бы в наличии подрядчики. Когда один из крупных дельцов, взявшийся за постройку мостов, неожиданно отказался от подписания договора, Клейнмихель приказал в сей же час, немедленно найти подрядчика. В это время мелкий помещик Шарабанов явился предложить свои услуги по доставке гравия. Напуганные грозным приказом Клейнмихеля, путейские чиновники цепко ухватились за него. Шарабанов стал отказываться, оправдываясь тем, что у него и залога-то всего лишь на одну сороковую той суммы, на которую предлагают подряд.

— Ничего, это можно уладить, — ответили ему. — Мы пустим в торги один мост, на который хватит ваших залогов, а вы потом достанете залоги для других мостов.

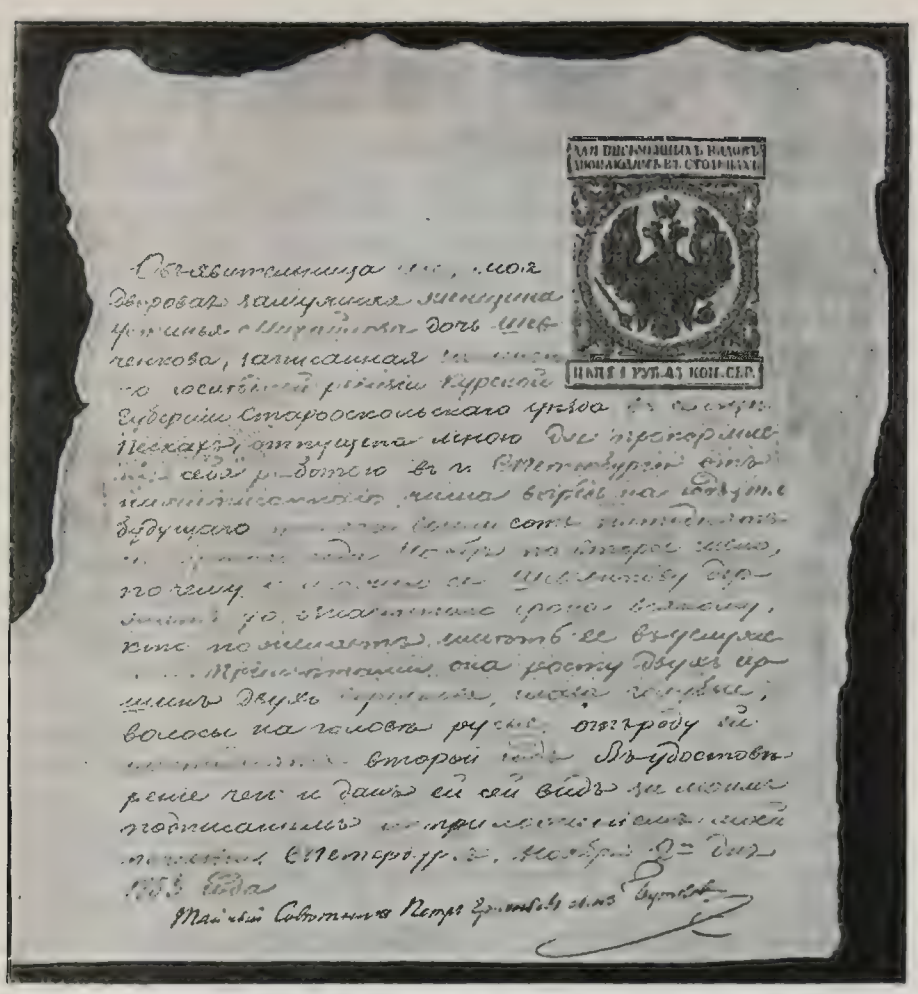
Так неожиданно для себя мелкопоместный дворянин Шарабанов стал крупнейшим подрядчиком дороги на сумму в 1 миллион 200 тысяч рублей. Шарабанов от этого внезапного взлета настолько потерялся, что при получении первых 100 тысяч рублей аванса упал в обморок. Вызванный лекарь отходил его мушкой.

В торгах на подряды департамент придерживался цен, указанных в сметах. Составлялись сметы весной, когда запасы хлеба подходили к концу и дороги были непроходимы. Цены на хлеб и лес стояли очень высокие. Подрядчики закупали хлеб сразу после молотьбы. Лес рубили зимой, отвозя по дешевке на санях. Срываемые куши были настолько велики, что подрядчики иногда сбрасывали 5—10% со сметы. В таких случаях инженеры получали награду за экономию.

Закрепив за собой подряды, купцы и их приказчики бросились за рабочей силой для землекопных работ. В помещичьих усадьбах Московской, Тверской и Тамбовской губерний, в фольварках Литвы и Белоруссии заключались самые выгодные контракты на крепостных крестьян с выдачей денежного задатка их владельцу-барину. Из 45 рублей, полученных за работу тяглового крестьянина с 1 мая по 1 ноября, наиболее великодушные помещики перед отправлением крепостных отдавали им по 5 рублей на душу. Некоторые же ограничивались всего лишь полтиной, отечески приговаривая: „На все — про все".

Доверенные подрядчиков не обходили и государственных крестьян. Они заезжали в управление губернатора и за некоторую подачку правителю канцелярии и столоначальникам узнавали о районах, пострадавших от неурожая, падежа скота, огня.

За водкой и закуской они сговаривались с сельским старшиной и писарем. Совместно вырабатывался план действий. Подсчитывали, кто из маломощных крестьян не внес во-время податей, у кого не оставалось хлеба на зиму, обсуждали фамилии смутьянов, которых надо было прижать угрозой продажи их жалкого скарба. Устанавливали сумму вознаграждения („темных денег") старшине и писарю. Для этой цели приказчики получали от подрядчиков особые суммы. Сельское началь-



Письменный вид на жительство для дворовых людей с описанием примет

ство получало по 3—5 рублей за каждого завербованного человека.

Крестьяне соглашались поневоле. Поголовно неграмотные, они не знали о тех кабальных условиях, которые без их ведома включали в контракт сельские власти.

Помимо „темных денег“ старшине и писарю, подрядчики платили чиновникам министерства государственных имуществ по рублю с головы. Когда чиновники

потребовали еще большей взятки, подрядчики воспротивились этому. Тогда в министерство государственных имуществ поступила жалоба на подрядчиков. Они обвинялись в том, что, приезжая в селения, спаивали крестьян вином и принуждали их к заключению невыгодных контрактов. Представляя царю доклад об этих действиях подрядчиков, министр Киселев испросил высочайшее распоряжение, по которому все контракты без утверждения палат и округов объявлялись недействительными. Подрядчики смирились и начали платить чиновникам по три рубля с каждого казенного человека.

Тридцать пять тысяч мужиков было завербовано для постройки С.-Петербурго-Московской железной дороги.

В числе их находилась незначительная группа польских повстанцев, высланных во внутреннюю Россию и до того времени ремонтировавших шоссейные дороги. На постройку направлялись и солдаты действительной службы.

Командование гренадерского и гвардейского корпусов изъявило согласие выделить по окончании маневров несколько дивизий для земляных работ.

Уже одна возможность скопления больших масс на одном месте серьезно обеспокоила царское правительство. Живое пламя бунта, то там, то тут вспыхивавшее в дворянских поместьях, могло с особой силой разгореться в местах большого скопления крестьян.

Из корпуса жандармов было скомплектовано особое железнодорожное полицейское управление, во главе которого стал генерал Белосельский-Белозерский. Опытнейшие офицеры: барон Тизенгаузен, Виланд, Васильев и граф Григорий Толстой вместе с отрядом из 10 унтер-офицеров и 72 жандармов поступили на содержание железной дороги. Их разместили по обывательским квартирам, уплачивая им, помимо жалованья, особые кормовые деньги. Жандармы не могли пожаловаться на отсутствие внимания.

Словно готовясь к военным операциям, генерал Белосельский-Белозерский советовал Мельникову „устраивать места для наибольших скопищ рабочих в тех

пунктах, которые были бы окружены непроходимыми болотами и имели бы выход только по немногим дорогам, легко защищаемым". Заранее приготовившись к военным действиям против прибывающих, одновременно решили прикрыться благодатной силой небесных властителей, поставив всю постройку под защиту веры. Несмотря на отказ военного министра в предоставлении походных церквей, Клейнмихель добился личной резолюции Николая о выдаче из Гренадерского корпуса и 7-й легкой артиллерийской дивизии шести походных церквей вместе со всем мертвым и живым инвентарем.

И вот, в весенние дни апреля у полковых штабов веру грузили на две большие телеги, запряженные четверкой сытых, откормленных лошадей. Суетившийся у подвод „живой инвентарь" — священники и причетники — спешно укладывал в ящики форменные ризы голубой и зеленой парчи, подрясники желтого штофа, пояса, поручни, евангелия, траурный черный плис и пелену малинового бархата. Сбоку пристраивались царские врата, писанные на полотне. В свободные отверстия втискивались образа спасителя, ангела, держащего крест и чашу, чудотворца Николая, святого Георгия Победоносца и святых великомучеников Адриана и Натальи. Все это прикрывалось церковным парусиновым наметом. Когда весящее до ста пудов церковное оборудование было уже нагружено на подводы, поп усаживался на сундук, в котором хранились благословенные кресты под чернью, серебряные дароносицы и кадила пробного серебра. По его сигналу весь кортеж выезжал из полкового двора.

Хорошо, когда путешествие проходило без приключений. А чаще бывало так, что, к ужасу богослужителей, разорвут двери царские, сломают престол святой, разобьют образа.

С большими треволнениями священники с церквами прибыли на места стоянки и разместились в селах Степановская, Сурики, Кузнецово, Починки, Феодосово и Алабушево. С этого момента церкви поступили в ведение жандармского офицера барона Тизенгаузена.

Полиция держала служителей веры под особым покровительством. Как ночью, так и днем у церкви выставлялся караул. Все полицейское начальство в праздничные дни торжественно слушало божественную литургию. „Служение, — писал с восторгом генерал-майор Белосельский-Белозерский, — производится в храмах сих с приличным благолепием, а в некоторых заведено усердствующими хоровое пение, и как рабочие, так и жители освящаемого края благоговеют перед святыми и чувствуют отческое о духовной пище попечение высшего начальства". Священники, кроме жалованья (720 рублей в год), получали 2 рубля в сутки, причетники — по 25 рублей ассигнациями в месяц. Жили они в казенных квартирах, имея для своих нужд денщиков.

Высокие оклады военных священнослужителей вызывали зависть местных приходских священников, которые за выполнение тех же духовных треб получали более низкую плату. В случае неявки или болезни полковых священников, местные попы соглашались выполнять богослужебные обязанности для рабочих людей, занятых на постройке, лишь при условии выплаты им порционных денег. Так поступил священник Соснинского прихода Скородумов, отговорившись неимением времени.

Почитая власть небесную, не забывали и о земной. Кроме обычных встреч в церкви на людях, священники встречались с жандармами наедине в неурочное время. Тут передавалось все, что „узнавали под рукой", на исповеди, — и нужды рабочих и жалобы на притеснения подрядчиков и тяжелую жизнь.

Священник походной церкви в деревне Борцыне Доброхотов срочно донес: мещанин г. Риги Фома Иванов Илларионов, 30 лет от роду, открылся ему в том, что „он старообрядческой секты, в которой рожден, воспитан, и почитает свою веру". От полицейского начальства священник Доброхотов получил приказание приступить к вразумлению Илларионова к истине православия. Начались ежедневные беседы о догматах веры. Частые духовные назидания святого отца убедили, наконец, Фому неверного.

Доложив об этом примерном поступке, генерал Белосельский-Белозерский просил награды для Доброхотова. На его рапорт последовало высочайшее распоряжение Николая: „Сообщить обер-прокурору святейшего синода о таковых похвальных действиях священника Доброхотова". Через некоторое время от имени святейшего синода Доброхотову пришло „благословение".

В ноябре месяце каждого года церкви отправляли обратно в свои части. Там начинали принимать имущество, и тогда обнаруживалось: пришел в ветхость и порвался во многих местах парусиновый намет, одежда на святом престоле полиняла, медный крест над церковью сломался, „а у самой божьей матери,— как указывалось в одном донесении,— от тренья во время пути в двух местах образовались скважины". В движение приходил весь аппарат военного ведомства, требуя от департамента железных дорог уплаты за повреждение церковных принадлежностей. В департаменте рылись в сводах святейшего ведомства, стремясь найти какой-либо повод для отказа или уплаты меньшей суммы. На просьбу командира Егерского полка об уплате за негодный намет 800 рублей для покупки его по штатной цене, директор департамента Фишер ответил, что намет должен служить 12 лет, и он согласен уплатить лишь 66 р. 66 к., официально полагающихся за годичный ремонт.

При всем уважении к святой церкви Клейнмихель весьма скупился на церковные затраты. Услуги жандармов ценил он значительно выше.

Глава 6

НАСЫПЬ НА БОЛОТАХ

Ранней весной 1843 г., когда не везде еще оттаял снег, когда сырой ветер прогонял облака, скрывавшие обманчивое северное солнце, людские партии начали прибывать на постройку. Пригоняли их гуртами по несколько сот, а иногда и тысяч человек.

Люди двигались, еле переставляя ноги и высматривая впереди ту точку, где, по их соображению, должен быть привал. Тысячеверстный их путь лежал через поля, завихренные метелями, залитые весенним половодьем, через лавы топкой грязи, из которой с силой приходилось вытаскивать ноги.

В беспорядочной толпе крепостных крестьян, растянувшейся на несколько верст, резко выделялись конные фигуры приказчиков. Держа в одной руке поводья, конник другой рукой энергично орудовал плетью. Людям при этом доставалось больше, чем лошади, на которой он ехал.

Многие, теряя силы, падали тут же на обочине дороги от изнеможения. Им натирали ноздри уксусом, облегчая дыхание, и, подымая с земли пинками и толчками, заставляли тащиться в хвосте колонны. Если

дорога шла на подъем, отстающих заставляли налегать плечами на повозки и шарабан, следовавшие в конце шествия. Толкая руками колеса и подкладывая под них поленья, люди кое-как втаскивали повозки в гору.

Только на один шестой участок Южной дирекции ехавшие в шарабане помещики барон Клодт и Буйницкий пригнали две тысячи семьсот человеческих голов. Прибывших ожидала мокрая пустошь. Кругом на многие десятки верст простирались непрерывные болота и озера, темный недоступный лес.

Придя на место, люди падали на влажную землю и сразу же засыпали. Спали, скорежившись, поджимая ноги к животу, кутаясь в короткие мужицкие зипуны. Еще не успевала рассеяться пелена ночи и плотная сетка тумана еще стояла над болотами, когда спящих поднимали громкие окрики приказчиков и старост.

Вставали быстро, без проволочек; едва умывшись мутной водой из ближней канавы и закусив жидкой кашей и хлебом, принимались за постройку жилища. Хотя все тело ломило в суставах, люди рыли землянки, обкладывали дерном крыши, строили деревянные балаганы и шатры. Балаганы сооружались конусообразно с печками или ямами посредине, чтобы огонь обогревал все пространство шалаша. Это придавало им сходство с сибирскими юртами. Для офицеров строились большие просторные избы. После постройки жилья начинали расчищать землю от леса и кустарника, выкорчевывали пни. Вырубленный лес очищали от сучьев и складывали в штабели. Проводили канавы для осушения болот, копали грунт, отвозили землю для будущей насыпи.

В день каждому надо было выкопать 666 пудов земли.

Неровные линии шершавых досок, по которым с трудом катились колеса грузных тачек, тянулись по склону горы, к месту свалки. Разной толщины катальные доски отходили друг от друга, и не раз колесо с размаху оседало в землю. В эти секунды возчик отдавал рукам всю силу, стремясь снова вкатить колесо на катальную доску. Отставать нельзя было, так как

позади тяжело ползла гусеница человеческих тел, прилипших к тачкам. Сверху особо назначенные люди (крючники) подхватывали тачки крючком и втаскивали их на гору. Бывало, не выдержат руки возчика— и человек катится вниз вместе с обломками тачки. Особенно тягостно было с вывозкой грунта во время ненастья. В таких случаях крючник спускался вниз на подмогу к возчику. Он цеплял крюком под нижнюю перекладину тачки и, идя впереди, подтягивал тачку по скользкой катальной доске. Привезенную землю тут же разравнивали. Так вырастала насыпь, а вместе с ней росла и усталость людей.

В 1843 г. земляные работы производились от Петербурга до Чудова и от Вышнего Волочка до Твери. Счастливым считался тот, кому приходилось рыть глину или песок. Иная участь постигала тех, кто попадал в пловучие болотистые грунты с корягами. Коряги вырубали топорами, стоя по пояс в зеленой тинистой жиже.

„Рабочие, находясь в воде иногда выше колен,— писал отставной полковник Пацевич, — встречают беспрестанные препятствия в выемке земли, пней, находящихся на поверхности, встречаются еще большие корни на глубине одного или двух аршин, которые надо вырубать под водой, а по мере прокопания канав они от нажиму со стороны суживаются и заплывают натекающей с водою жидкой землею".

Иногда на болотах попадались глухие озера большой глубины. Заросшие озера с растениями, вытягивавшимися к поверхности воды, засыпали до самого дна.

Такие же трудности испытывали в торфянисторастительных грунтах. Приходилось осушать целые болота. Кулицкие болота были осушены и сплошь выстланы жердями. [1]

Копая грунт вблизи Петербурга, землекопы наткнулись на плитняк у реки Ижоры. Между Вышним Волочком и Тверью были найдены клыки мамонта

---

[1] Всего было осушено 155 верст болот, некоторые до 6 саженей глубиной.

Земляные работы
(Первая половина XIX в.)

и носорога. В лесу по соседству с речкой Любенкой нашли несколько древних колодцев, отделанных досками. Около Сеченки вырыли из земли большой дуб с жолудями на ветвях. Начиная от Цны к югу, следы дубовых лесов попадались все чаще. Встречавшиеся дубовые пни не шли ни в какое сравнение с легким, слабым, искривленным лесом, выросшим на болотах.

Найденные в выемках кости животных, старинное оружие приказчики присваивали себе „для показания своему хозяину". Все настояния инженерных офицеров о возвращении замечательных находок оказывались тщетными.

Земляное полотно на глубоких болотах Клейнмихель приказал строить на сваях, между тем как в той же Новгородской губернии каждому крестьянину было известно, что для этой цели годится мостовняк из круглого леса или фашина. Если бы

в точности выполнить приказ графа, то при гниении первых свай все сооружение пришлось бы сразу перестраивать. Больших усилий стоило Уистлеру и Мельникову добиться от Клейнмихеля отмены его распоряжения.

Труд, затрачиваемый рабочим, в два раза превосходил нормы урочного положения. Дневная выработка составляла почти кубическую сажень. Но и при этом не обходилось без обмеров со стороны подрядчиков. За выемку земли в болотах не делали никакой надбавки. Не платили за время накладки земли. Заставляли бесплатно возить землю и воду. Рассчитывали не за то расстояние, на которое действительно отвозился грунт, а считали по прямому направлению.

Рабочих насильно объединяли в артели, стягивая петлей круговой поруки. Во главе артели ставился надежный старшина для „наблюдения за нравственностью и успехами". За это ему платили особо. За прогул, пьянство, непослушание одного из членов артели высчитывали со всей артели по 50 копеек. За нерабочие дождливые дни платы не полагалось. Лето 1844 г. было сильно дождливым. Если работы прекращались к вечеру по случаю дождя, то высчитывали за целый день.

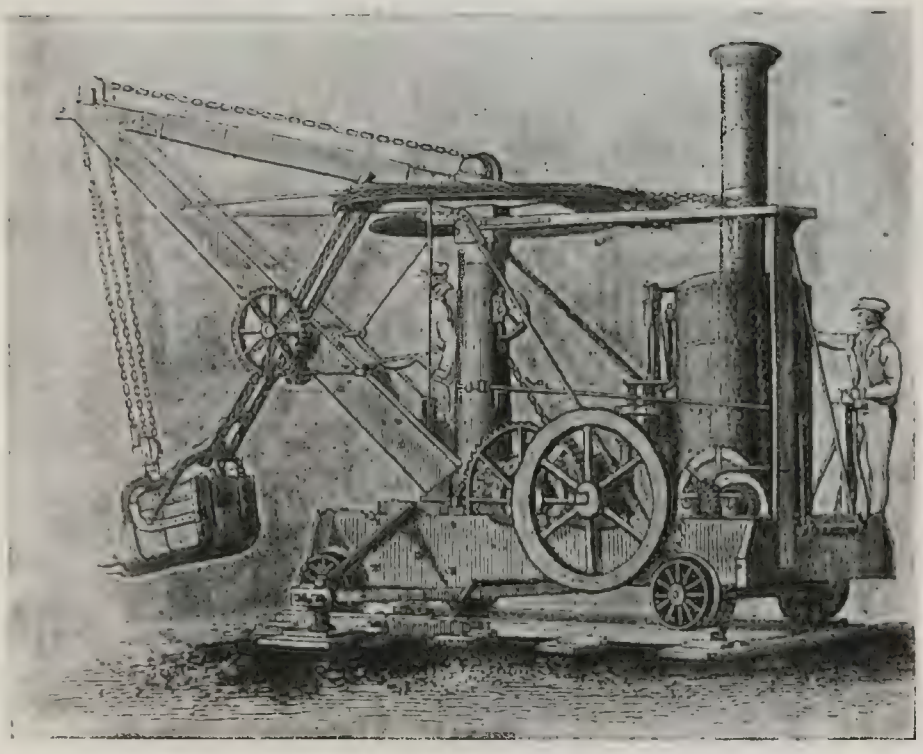
Время, проведенное в пути, относилось за счет рабочих. Даже в случае перевода с одного участка на другой, на расстояние до ста пятидесяти верст, подрядчики ничего не платили, ссылаясь на неоговоренность этого пункта в кондиции.

Интересы подрядчиков были близки сердцу царской администрации. Когда 6 июня 1846 г. начальник полицейского управления С.-Петербурго-Московской железной дороги полковник Шевич донес о „весьма стеснительных" условиях для рабочих, то Клейнмихель поспешил предписать, „не делая обстоятельства этого гласным, рассмотреть и обсудить этот предмет с подрядчиками и начальниками дирекции", донеся о том, что „справедливым кажется". А так как о справедливости контрактов у подрядчиков было особое мнение, то об этом не преданном гласности обстоятельстве вскоре позабыли.

Как было не опасаться гласности, если подрядчики кормили рабочих хлебом, слежавшимся до того, что нужно было разбивать его топором? Да и этот хлеб брать с собой в барак запрещалось под страхом штрафа в рубль серебром. Изредка выдавали солонину, из которой тянулся толстый червячный шнур. Картошку и крупу артельные кашевары не мыли. Грязный мелкий картофель не очищали от проростков, вся гниль попадала в суп. Соли у подрядчиков часто нехватало. Овощи попадались редко. Так приходила цынга.

Подрядчики в первую очередь закупали строительные материалы, вносили долги и денежные залоги. На закупку провизии для рабочих денег не находилось. Напуганным призраком голодных беспорядков жандармским офицерам приходилось иногда срочно закупать продовольствие из экстраординарных сумм

Паровой землекоп американского инженера Оттиса



департамента железных дорог для раздачи рабочим на постройке. Полковник Виланд получил для этих нужд в несколько приемов 25 390 рублей. Входя в сделку с поставщиками продуктов, полковник крупно наживался на каждом подряде.

Крепчайшие грунты, раздавшиеся от порохового взрыва, взламывали тяжелыми мотыгами. Природа неохотно покорялась человеку. Чтобы выработать норму на таком грунте, работали и те два часа, которые были положены по контракту для отдыха. Впрочем, со второй половины августа отдыха не полагалось и по контракту. Рабочие не смели ослушаться, когда их заставляли копать в воскресные и праздничные дни.

Земляное полотно сооружалось сразу на два пути. Глубокие выемки чередовались с высокими насыпями от Волги до самой Москвы. Земляные работы в большинстве случаев производились вручную, с конной и тачечной возкой, и лишь в громадной Кузнецовской выемке между станцией Валдайкой и Березайкой были впервые в России применены четыре паровых землекопа. Изобрел их в 1839 г. американский инженер Оттис из штата Массачузетс.

В свое время машины вместе с механиком Вильямом Креном были выписаны из Америки по настоянию Уистлера. Первое время машины хранились в сараях у Обводного канала. Запасные части для землекопов отпустили адмиралтейские Ижорские заводы.

Весьма часто действие машин прерывалось из-за поломок. Последнее объяснялось тем, что наблюдение за ремонтом было возложено на подрядчиков, с неприязнью относившихся к машинам. На постройке дороги машины проработали три года, затем их продали и увезли на уральские рудники.

Все инструменты: лопаты, кирки, тачечные колеса, катальные доски, водоотливные подъемные машины — содержались в цейхгаузах, отстоявших друг от друга на тридцать-сорок верст. Для охраны цейхгауза полагался караул из одного унтер-офицера и трех солдат.

Дурные проселочные дороги, разбросанность работ по малопроходимой, лесистой и болотистой местности

сильно затрудняли подвоз строительных материалов. „Через каждые две версты, — писал князь Белосельский-Белозерский, — я был остановлен непроходимыми местами... Нет почти возможности провести порожнюю крестьянскую телегу, ибо колеса перегружаются выше ступицы, а лошади утопают по брюхо". Сотни местных жителей, кроме солдат Гренадерского Фридриха Нидерландского полка, были привлечены к сооружению временных дорог.

Несмотря на спешку, откосы выемок тщательно обдерновывались, и сам дерн смачивался и уколачивался колотушками. По откосам дамбы, во избежание обмывов от наплеска воды, расставляли ивовые колья. Иногда насыпали шестидюймовый слой чернозема и засевали травой. И все же обвалы и сплывы происходили. Так, в районе станции Спирово насыпь, которая была сделана в зимнее время из мерзлой глины, по наступлении сильных дождей и теплой погоды оттаяла и произвела сплыв. Пришлось снимать десятифутовый верхний слой, уширять основание и доверху досыпать песком.

При сооружении насыпи у Москвы за Крестовской заставой больше месяца землекопы работали рядом со свалкой нечистот из отхожих мест. Нечистоты часто разливались в самых выемках, заражая воздух острым зловонием.

Сгорбленные трудом, мучимые жестоким голодом, оторванные от семьи, люди заживо хоронили себя в этой могильной крепости. Каждый год эту участь разделяли все новые и новые партии, прибывавшие на смену.

Тысячам горячечных, тифозных и цынготных больных приходилось обращаться за медицинской помощью к подрядчикам. Еще в первое время больных размещали в „градских" больницах Петербурга, Москвы, Клина и Твери, всегда подчеркивая всю исключительную благодетельность этого снисхождения. Обуховская больница в Петербурге согласилась принять девять больных, „одержимых горячечно-тифозными свойствами", и двух больных цынгой лишь „из уважения трудного положения больных, „за 75 верст привезенных в ночное время". Поневоле пришлось заставить

подрядчиков выстроить несколько балаганов под лазареты. Сбитые на живую нитку шалаши дощатыми перегородками делились на несколько клеток для больных, страдающих заразными болезнями. Земляной настил покрывали сухой соломой, а для тяжелобольных ставили деревянные кровати с сенником.

В этих прокопченных избах-лазаретах не было ни госпитальной одежды, ни посуды. Белье для больных менялось сообразно с привычками и „родом болезней". Это было вдвойне удобно, так как большинство больных не имело привычки носить белье. В приемной, служившей одновременно анатомической, столовой, баней, хранились и тела покойников. Белье чесоточных и венерических больных было смешано со всем прочим.

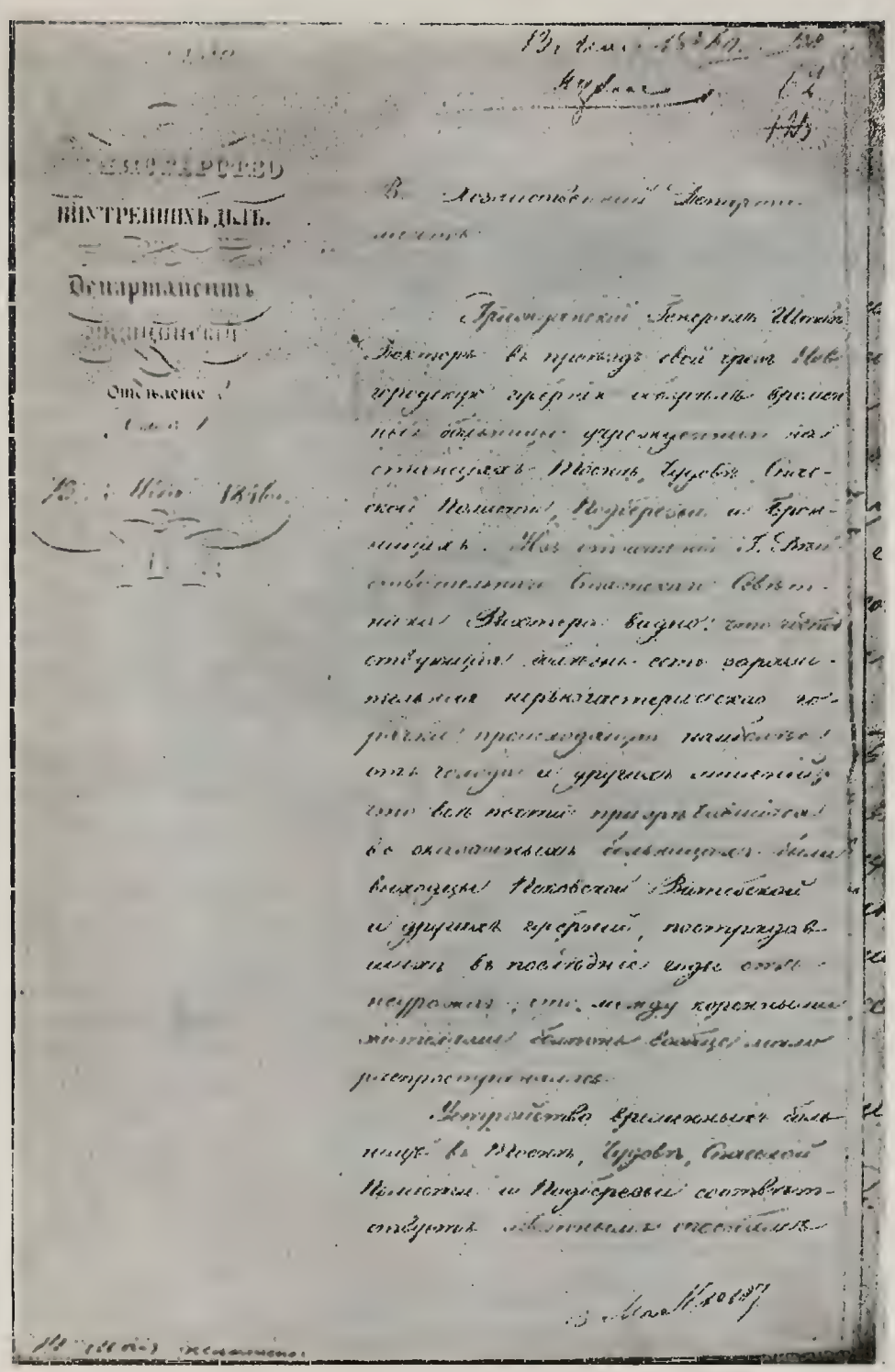
Все же лазареты доставляли беспокойство подрядчикам, вводя в расходы, и подрядчики резко противились их устроению.

Крупнейший подрядчик Северной дирекции, барон Корф, полагал, что из-за нерасположения крестьян к лазаретам не следует возводить особых строений. Гораздо удобнее, писал он, нанять несколько изб, „не приступая теперь ни к каким особым в оных устройствам, которые немедленно могут быть сделаны при первой встретившейся надобности". По его мнению, крестьяне в этих избах должны „видеть не лазареты, а только домы, в которых они в случае болезни будут иметь более покоя и удобства". Корф считал для себя плату за медикаменты обременительной и просил ее уменьшить.

Заявление подрядчика поддержал директор департамента железных дорог Фишер, полагавший, что устройство лазаретов небезопасно „при волнении умов и страхе, который обыкновенно вселяют нашим простолюдинам госпитали и большие медицинские приготовления".

Неизвестно, как долго продолжались бы эти споры, если бы не рой смертоносных болезней, который напал на рабочих людей, строивших дорогу.

Цынга и лихорадка пришли от недоедания и сырости, а поносы и тиф — от дурных продуктов и невероятной тесноты. Кроме всех этих болезней, большое



Донесение о состоянии больниц (1846)

распространение имели воспаление легких, чахотка и водяные отеки.

Боясь вычетов, рабочие скрывали болезни, обращались к врачам в крайних случаях. Медики направляли их во временные госпитали, где не было не только аптечных припасов, но даже уксуса, горчицы и инструментов для пускания крови.

Обслуживала лазарет прислуга из рабочих людей, наряжаемых подрядчиком. Непривычка к уходу за больными, неуменье выполнять указания медиков, страх перед самой болезнью заставляли прислугу самовольно бросать лазареты. Больные оставались вовсе без присмотра. Позже князь Белосельский-Белозерский, в ведении которого находились лазареты, назначил в качестве прислуги солдат инвалидных рот. На каждый лазарет было определено по пять нижних чинов и по одному унтер-офицеру.

Вместе с ростом насыпи росли и болезни. Уже в 1845 г. эпидемия тифа разгорелась на местах работы с большой силой. Мало стало временных дорожных лазаретов. Все городские больницы были переполнены рабочими с постройки.

Петербург в то время, при полумиллионом населении, насчитывал в своих мужских больницах всего тысячу триста коек. Москва немногим отличалась от столицы.

Московский генерал-губернатор уведомил министра внутренних дел, что городские больницы заполнены рабочими подрядчика Шарвина. Так как рабочие пользовались лечением бесплатно, генерал-губернатор предлагал просто не принимать их на лечение. Министр внутренних дел граф Перовский распорядился прекратить доступ рабочим людям в столичные больницы.

В конце 1845 г., когда работы велись на всем протяжении от Петербурга до Москвы, военный министр обратил внимание, „что весьма много посторонних людей проходит через округи с работ С.-Петербурго-Московской железной дороги, которые, будучи совершенно изнурены и истощены от болезней и голода в пути, часто, идя по деревням, падают и на тех местах умирают, а иные, имеющие еще несколько силы,

едва доходят до домов хозяев, где их подымают, дабы дать какое-либо пособие из сострадания к человечеству, но после того заражаются сами семейства, в которых больные были приняты".

На линии в большом числе находились государственные крестьяне из неурожайных губерний, явившиеся вместе с женами и малолетними детьми для приискания заработков. „Все они, — писалось в донесении, — также искали работы, но, не находя таковой, от голоду переболелись". Из партии в 92 человека, поставленных в 1845 г. на земляные работы виленским помещиком Вержбицким, умерло двадцать пять.

Весь московский тракт вблизи строившейся линии постепенно превращался в громадный походный лазарет. В Чудове в трех небольших избах лежало 76 больных. В одной избе на печи, на скамьях и под ними валялось 27 человек. Многие были уже мертвы. Фельдшера не было. Присматривал за больными слепой старик Нестор Васильев. Жена его умирала в соседней каморке. В избе с высоко прорубленным окном из-за скопившихся нечистот нельзя было бы оставаться вовсе, если бы не „накурили сильно уксусом и можжевельником".

В селе Подберезье и в соседних деревнях 200 больных лежали в избах на прогнившей вонючей соломе, без всякого присмотра. Командир лейб-гвардии Уланского полка, боясь проникновения заразы в воинскую часть, открыл для больных два госпиталя. Местные филантропы собрали на содержание больных сорок рублей. Новгородский губернатор велел спешно командировать на место происшествия медика, с тем чтобы „прекратить сбор денег и подписку пожертвований и дознать — кем и с чьего постановления они производились".

В Тосно скопилось 80 больных — без всякой медицинской помощи, без обуви и теплой одежды. В морозные февральские дни с желудочной горячкой и опухолью ног они были, наконец, размещены по обывательским домам, где 75 из них в скорости скончались. В Павловской больнице не было ни одной свободной койки. Больные ютились по избам без всякого врачеб-

ного присмотра. В Спасской Полисти 30 больных были размещены в „просторных домах, в чистоте и опрятности“, но без лекарств. Многие из них, „очень трудные“, умирали. В самом Новгороде в больничных сараях (мертвушках) валялись десятки трупов, оставшихся непохороненными, потому что не прошло трех суток со дня смерти.

Только за два месяца, январь — февраль 1846 г., умерло от разных болезней: в Тосно — 57 человек, в Чудове — 81 человек, в Спасской Полисти — 77 человек, в Подберезье — 71 человек, в Соснинке — 71 человек, а всего 357 человек. А сколько умерло под стенами изб, садов и по обочинам дороги — сказать трудно. В виду большой смертности хоронили по несколько человек в одной могиле. Впопыхах закапывали так, что некоторые гробы вскоре же начинали „выказываться из земли“.

Посланные для обследования коллежский советник Соколовский и надворный советник штаб-лекарь Чернеевский получили для раздачи больным рабочим две тысячи рублей серебром. По возвращении из командировки они сдали эти деньги обратно в казну. Чиновники не роздали денег, опасаясь, что такая помощь может „привлечь“ больных еще больше, и „не находя никого, безусловно крайне нуждающегося“.

Когда главный медик доложил Клейнмихелю, что рабочие люди, перенесшие тяжелые заболевания, более к работе неспособны (имелись в виду люди, не достигшие 16 лет и перешедшие за 50 лет), граф выразился кратко: „Вздор“.

Царское правительство скрывало от страны повальную эпидемию на постройке железной дороги, не пропуская в печать никаких сведений о ней.

Напуганная размахом эпидемии, администрация все же вынуждена была учредить несколько больниц по пятидесяти коек в каждой. Больницы поспели уже к спаду эпидемии. Такие больницы с лекарями, чистым бельем, тюфяками были открыты в Чудове, Заозерье и других пунктах.

За два месяца во все эти больницы поступило более 700 человек, „из них выздоровело 418, умерло

178 человек, осталось на излечении на июнь 1846 г. 110 человек".

Не заботясь о живых людях, царские чиновники исключительное попечение имели о спасении душ умирающих. „Каждый подрядчик обязан был в случае, если жизнь больного находится в опасности, пригласить священника для исповеди и причащения умирающих". Нередко полицейское начальство, напуганное гибелью сотен людей без покаяния, срочно посылало к умирающим священников и причетников походных церквей.

Эпидемия шла на убыль. Подрядчики торопливо закрывали лазареты. В Спирове прикрыли походную больницу сразу, как только кончили земляные работы, оставив без всякой медицинской помощи тысячу человек, строивших станционное здание и верхнее строение полотна. Сгоревший госпиталь в Борцыне решили не восстанавливать. Ликвидировав госпиталь в Алабушеве, обязали медика Шульца оказывать врачебное пособие при разъездах. Не получая ни гроша командировочных, Шульц и не думал выезжать на линию.

Больных, едва получивших возможность ходить, выписывали из лазаретов. В рваной одежде, часто без сапог, они должны были пройти несколько десятков верст от лазарета к своему балагану. За это время они успевали снова заболеть.

Ставших к работе вовсе непригодными, подрядчики отпускали по домам. Живя доброхотным подаянием, они волочили на родину свое опухшее тело.

Испытав все муки тяжелой болезни, в ветхой одежде, они перегонялись из одной деревни в другую десятскими и сотскими, которые, боясь заразы, отказывали им не только в ночлеге, но и во временном приюте, чтобы обогреться. Редко кому удавалось добраться живым до своего села. Тот, кто выдерживал дорогу, приходил домой калекой, неспособным ни к какому труду. Вряд ли после этого какой-либо подрядчик рисковал появляться на следующий год в тех же местах. Опытные приказчики предпочитали объезжать за десятки верст такую округу.

Не лучше приходилось остающимся на линии строящейся магистрали. „Если кто из рабочих сделается болен (чего боже сохрани!), — указывалось в кондиции, — то подрядчики обязаны пользовать его таким порядком, какой будет установлен для всех вообще артелей, вычитая с больного на продовольствие, на харчи — 15 копеек и за медикаменты — за время поступления в лазарет — 5 копеек серебром в сутки, и платы за те дни по расчету не полагать. Но если кто из рабочих волей божией помрет, не отработав задаточных и забранных им денег, то таковые вычесть из общей суммы, причитающейся на артель; равным образом, кто ио роду болезни и другим несчастным случаям сделается к работе вовсе неспособным и выданных ему как задатков, равно и забранных во время работ денег не отработает, то по увольнении его с работы оставшиеся на нем по расчету в долгу деньги также вычесть из общей суммы, на артель за работы причитающейся, или за него оные отработать. Вообще во всех случаях, в коих будут следовать с рабочих вычеты, они отвечают друг за друга круговой порукой“.

Глава 7

ШТОФНЫЕ И ВЕДЕРНЫЕ ЛАВОЧКИ

Начальник Северной дирекции жил в просторной избе, выстроенной на холме у Соснинской пристани. Из окна избы была видна пристань со стоявшим у ней пароходиком „Волховской". Слабосильное суденышко служило для сообщения с Новгородом.

Посреди избы стоял большой деревянный стол для чертежей, вдоль стен несколько простых стульев, диван и кровать. Шинель и походный сюртук висели на стене, рядом с дорожной картой России.

Получая богатое содержание и имея в банке значительные капиталы, Мельников жалел израсходовать на себя лишнюю копейку. Все чиновники, работавшие с Мельниковым в одной канцелярии, с большой неохотой отправлялись с ним в перекладном тарантасе в командировку, зная, как он скаредничает в еде. Впоследствии, уже будучи министром, Мельников занимал всего лишь одну комнату в придворном конюшенном доме.

Стрелка серебряных часов показывала позднее время, когда Мельников принялся за остывшие щи с говядиной и тараканами (так в то время называлась

черная капуста, плававшая в щах). Закончив обед кондитерским тортом, который он сохранял в течение двух месяцев, Мельников при свете сальных свечей, стоявших в грязных бутылках, читал предписание главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями генерал-адъютанта графа и кавалера Клейнмихеля о необходимости „незамедлительно отводить места для винных откупов, по указанию откупщиков". Тут же прилагались утвержденные правила для откупов.

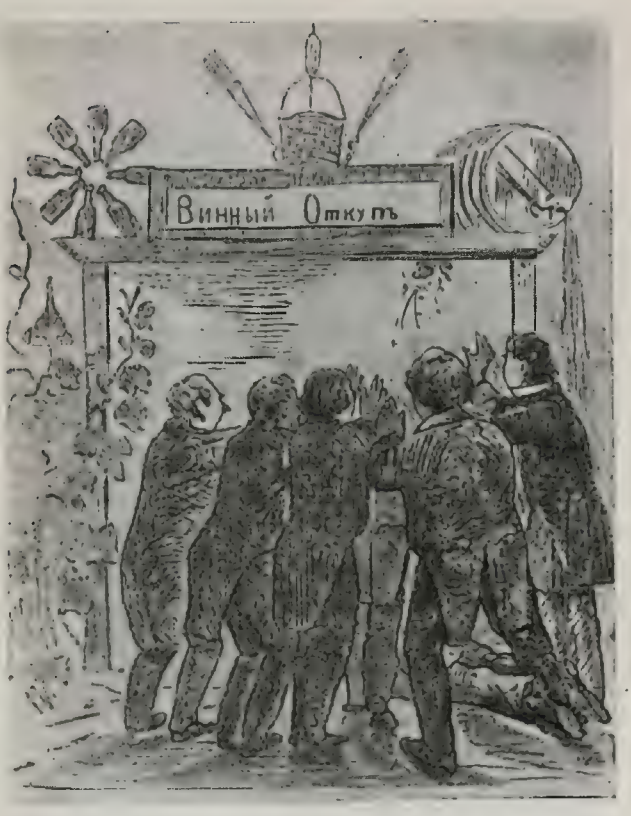
Дважды перечитывая правила, Мельников соображал, как бы увильнуть от этой малоприятной, сулившей много забот в будущем затеи. Это не приглашение приехать в Петербург послушать всенощную в домовой церкви графа и потом играть в карты, — приглашение, которое Мельников вежливо отклонил сегодня, ссылаясь на перегруженность работами. Штофные лавочки как-то не вязались с железнодорожной техникой, которую он изучал в Европе и Америке.

Денщик убрал со стола пустые тарелки и смел куриным крылом крошки хлеба. Мельников пододвинул к себе лист писчей бумаги и принялся писать рапорт Клейнмихелю, почтительнейше прося разъяснить, составляет ли учреждение откупов „обязанность инженеров". Со своей стороны он полагал более верным передать новое дело специальной железнодорожной полиции.

Мельников еще раньше слышал в департаменте железных дорог о введении винных откупов на линии постройки. Тем не менее это сообщение захватило его врасплох. Сроки продвижения винных проектов по правительственным инстанциям оказались совершенно исключительными.

Уже с самого начала изысканий министр финансов Канкрин начал по-своему деятельно готовиться к постройке железной дороги. По его распоряжению в министерство для переговоров были приглашены наиболее крупные владельцы винных откупов. Дырявый, истощенный завоевательными войнами николаевский бюджет требовал все новых источников дохода.

30 мая 1842 г. Канкрин спешно запрашивал строительную комиссию: „Дозволено ли будет учредить вре-



За винным откупом, за легкими деньгами (С современной карикатуры)

менно при работах несколько выставок для распивочной продажи вина со штофными лавочками или же одни лавочки для продажи питей на вынос в запечатанной стеклянной посуде?"

Получив это письмо с надписью „весьма нужное", в департаменте железных дорог предпочли, однако, умыть руки, ограничившись ни к чему не обязывающей казенной отпиской: „Относительно продажи вина для рабочего народа комиссия не входила ни в какие соображения, полагая, что это до нее не относится и должно зависеть от узаконений, установленных для продажи напитков войскам в особенности".

Узаконение не заставило себя долго ждать. Частным откупщикам разрешалось открывать винные лавки на расстоянии не ближе двух верст от строящейся линии

железной дороги. Рабочие должны были ходить в эти питейные дома поодиночке. Вино войскам обязана была отпускать казна.

В таком „живом“ деле обычно громоздкий, неповоротливый чиновничий аппарат действовал совершенно безукоризненно. 11 июня уже состоялось решение сената, а 19-го в Петербурге начались торги на продажу питейных мест.

Штофные и ведерные лавочки появились в деревнях Обреченске, Заозерье, Мошинске и многих других. Если нехватало места в деревне, строили винную избушку в чистом поле, на крыше укрепляли елку — признак торговли распивочно и на вынос. Продажа питей шла целыми ведрами, но отдавали должное и стеклянной посуде. Рядом с канцелярией самого Мельникова открылась Соснинская питейная выставка.

Начальник железнодорожной полиции князь Белосельский-Белозерский лично отводил места для питейных заведений. Винные лавки, в которых, кроме водки и вина, появлялись пиво и мед, находились под его наблюдением. Сам жандармский генерал открыто ратовал в пользу водки. В рапорте начальству он приводил научные доводы, основанные, по его словам, на советах с медиками: „пища, производимая рабочим, слишком питательна: фунт лучшей говядины для одного рабочего, мало употреблявшего мяса и, следовательно, к нему не привыкшего, производит излишек питательности во вред здоровью, крутая же каша производит тяжесть во всем теле и леность, опасную в теперешнее время, когда многие из рабочих сильно расположены к цынготной болезни... полезно было бы предложить подрядчикам кашу давать мягкую, а выдаваемое рабочим количество мяса уменьшить наполовину, а взамен сего выдавать по рюмке водки, которая, способствуя пищеварению, предохраняет от цынги и, располагая ко сну, поддерживает и восстановляет ослабшие от трудов силы“.

Генерал уже не впервые проявлял свои заботы о здоровье работающих на постройке дороги. В своих поездках на линию он брал с собой лекаря. Подъезжая к группе рабочих, генерал спрашивал — не нужно ли

Питейное заведение
(С современной карикатуры)

кому отворить кровь. Охотники услужить начальству всегда находились. После живописи пускание крови являлось второй страстью жандармского генерала.

Расчеты Канкрина быстро оправдались. Пили в будни и в праздники. Пили днем и поздней ночью. В свободное время дня в палатках и балаганах с напитками всегда толпился народ. В косушке водки видели единственное забвение от тягот мутной и неприглядной жизни. Вновь открытые питейные лавочки не могли удовлетворить спрос на водку. Пышно расцвела контрабандная торговля вином.

Народ спивался. Водка дорожала. Быстро пухли емкие кошели кабатчиков, винных лавочников и откупщиков. Чувствуя свою силу, они ревниво относились ко всякому вмешательству в их деятельность. Когда генерал Белосельский-Белозерский предложил чинам вверенной ему полиции строго наблюдать, чтобы не продавались недоброкачественные, вредные напитки, а ежели таковые будут обнаружены, немедленно уничтожать их, — ущемленные откупщики пожаловались

в министерство финансов. Оттуда пришел указ об отмене генеральского распоряжения, так как входить в разбор крепости спиртных напитков „несообразно с откупными традициями".

Виноторговцы могли быть спокойны: в лице министров финансов Канкрина, а потом Вронченко они имели крепкую защиту. Канкрину принадлежала крылатая фраза о Царскосельской железной дороге: „Вот в Павловске кабак, к нему дорога — это полезно".

Влиятельному откупщику Фейгину было отказано в устройстве питейного дома около строительства мостов через Мсту и Веребье на том основании, что невдалеке, в девяти верстах, уже есть такое заведение.

По жалобе откупщика министр финансов Вронченко срочно сообщил в департамент железных дорог, что этим нарушается указ сената. Фейгину было разрешено выстроить питейный дом.

Полиция не всегда удовлетворялась теми подачками, которые ей бросали откупщики. На этой почве происходили иногда стычки, неизменно кончавшиеся в пользу кабатчиков. Когда в Починках осмелились закрыть питейный дом, земский суд восстановил распивочную лавку. В своем решении суд сослался на то важнейшее обстоятельство, что тысяча человек рабочих обеспечивает заведению великолепную торговлю спиртными напитками.

Решив пресечь все попытки превышения власти железнодорожной полицией, директор департамента железных дорог Фишер писал, что полагает необходимым „воспретить полицейскому управлению распоряжаться питейной продажей", так как это есть забота губернского начальства; в противном случае недовольные откупщики будут иметь предлог для получения неустойки с казны.

По просьбе подрядчика Шарвина, департамент железных дорог просил прикрыть винную лавку в Алабушеве, так как она, находясь в одной версте от линии постройки, мешала работам. Люди убегали туда днем, дрались, буйствовали. Вронченко отказался закрыть лавку. Без внимания оставил он и просьбу о закрытии

лавки в селе Кузнецове, где постоянно происходили драки рабочих с местными жителями, кончавшиеся тем, что пострадавших привозили „прямо в лазареты в безнадежном состоянии“. Иногда драки кончались убийством. Становой доносил, что им открыто мертвое тело, неизвестно кому принадлежащее.

С кем только не довелось тягаться Вронченко, защищая кабатчиков. Сталкивался и с самим святейшим синодом. Однажды на церковной земле в нескольких шагах от церкви небольшого селения Тешилово Клинского уезда был открыт питейный дом. Святые отцы переполошились. Заставили выступить с ходатайством епархиальное начальство церковного погоста московского митрополита Филарета.

По просьбе консистории лавку перенесли на 125 саженей от церкви. Семь лет любовно сожительствовали рядом кабак и церковь, пока на восьмом году по окрестным лесам не начали баловать ножиком беглые крестьяне. Попы испугались за свое имущество.

Кругом лесистая местность. До ближайших деревень далеко. Можно опасаться ограбления... а самое важное — ведь питейный дом стоит на церковной земле. Вронченко распорядился немедленно прикрыть лавочку. Да и чего было возражать? Работы в Тешилове давно кончились. Люди ушли в другие места.

Пьянство становилось поголовным. Пользуясь своей безнаказанностью, откупщики стали нарушать „высочайший указ“, перенося лавки к самому месту работ. Шарвин жаловался на содержателя Тверского откупа, устроившего выставку в деревне Андреевке в двухстах саженей от железной дороги. Рабочие люди, писал он, „в ней пьянствуют, делают разные неблагопристойности“.

Начальник полицейского управления вновь обратился с покорной просьбой разрешить ему во избежание ненужной переписки закрывать питейные дома, в случае если их расположение нарушает „высочайшую норму“.

После рассмотрения вопроса Клейнмихель пришел к заключению, что нельзя разрешить полиции закрывать питейные лавки, ибо они составляют предмет частной

собственности, привилегии, данные откупщикам, обеспечивают регулярное поступление питейного сбора, который составляет половину всего государственного дохода.

Питейные заведения на линии существовали еще несколько лет после официального открытия железной дороги. В 1852 г., несмотря на запрос министерства государственных имуществ о закрытии винных лавок за прекращением работ, Клейнмихель разрешил жандармскому полковнику Дурново закрыть лишь одну лавочку в селе Власьеве. Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями весьма неохотно расставался с откупщиками.

Глава 8

БЕРЕЗОВЫЕ ПРУТЬЯ

Начальники дирекции Мельников и Крафт были по характеру отличны друг от друга. Способнейший профессор математических и прикладных наук, Мельников оказался даровитым практиком-инженером, лично руководя всеми важнейшими сооружениями на дороге.

Известность его пошла с того времени, когда он по собственной системе соорудил купол Троицкого собора, незадолго до этого снесенный бурею.

Проявляя ревностное отношение к службе, Мельников был внимателен к нуждам инженерных офицеров. Подрядчикам покровительствовал и одобрительно относился к тому, что богатевшие купцы делились ворованным с его подчиненными. Когда один из офицеров счел долгом совести донести о чересчур выпиравшем случае хищения, Мельников ответил ему: „До сего времени считал, что между инженерами много воров, но по крайней мере еще не говорили, что между ними есть доносчики. Вы — первый доносчик". После этого случая доносы прекратились. Уверенные в поддержке Мельникова, инженеры безна-

казанно продолжали свои сделки с подрядчиками. Происходивший из бедных дворян, поручик одной из дистанций Шернваль, обзавелся виллой в Финляндии. Офицеры Серебряков и Липин приобрели дома в Петербурге.

Хотя Мельников и не терпел Клейнмихеля, считая его грубым невеждой, но перечить ему никогда не решался.

Начальник Южной дирекции полковник Крафт был человеком другого склада. Сдержанный, скрытный, он никогда не фамильярничал с подчиненными офицерами. Личному общению всегда предпочитал чиновный язык казенной переписки.

Жил он в Твери в особняке на Миллионной улице. В запущенных комнатах висели старинные гравюры. Повсюду на мраморных колонках стояли разной величины позолоченные фигурки Наполеона. Гигантский портрет Бонапарта висел в кабинете, подчеркивая неравнодушие хозяина к умершему французскому императору. На креслах и диванах валялись сапоги, мундиры, эполеты, шарфы, мишурные темляки, жилеты, белые лосинные перчатки, которые Крафт получал через таможню от парижского мастера Дюкрете. Крафт был схож лицом с Наполеоном, и ему доставляло удовольствие позировать в этих театральных костюмах. Боясь любопытных глаз, он велел заклеить окна кабинета светлозелеными обоями.

Отплыв в Америку приятелями, теперь начальники обеих дирекций друг друга избегали. Мельников недолюбливал Крафта за его одичалый нрав; Крафт не мог забыть, как блестящие способности позволили Мельникову во время пребывания их в Америке быстро изучить английский язык и вступить в личные отношения с тамошними жителями, в то время как он, Крафт, безуспешно бился над английским словарем. Ненавидел он Мельникова и за то, что тому была поручена консультация всех крупных мостов в пределах дороги. Чувство зависти никогда не покидало Крафта. Находясь с ним в одном чине полковника, Мельников получал столовых, добавочных и порционных 3040 р. 57 к., а он, Крафт, лишь 2575 р. 86 к., почти на пол-

тысячи меньше. Зная о такой неприязни обоих начальников друг к другу, Клейнмихель никогда не сводил их вместе, хотя польза сооружения настойчиво требовала этого.

В Твери Крафт жил безвыездно. Месяцами не выезжал он из управления дирекции, всецело полагаясь на циркулярные распоряжения своей канцелярии. На линию Крафт отправлялся, лишь сопровождая Клейнмихеля во время его инспекторских поездок. Только отсутствием личного наблюдения со стороны начальника дирекции можно было объяснить такую случайность, как постройку на станции Клин вокзала I класса, в то время как по расписанию эта станция должна была быть II класса. По срокам выполнения работ Южная дирекция отставала от Северной.

В противоположность Крафту, Мельников разъезжал по дистанциям, входил в подробности работ, инструктировал инженерных офицеров. Желая снизить катастрофически возраставшую стоимость работ, Мельников предложил Клейнмихелю заменить применяемую

Мельница для размола извести с конным приводом (Первая половина XIX в.)

кое-где конную тягу тачками. Свое предложение он мотивировал дешевизной второго способа работы.

Годы шли. Все более вырастала насыпь. На смену погибшим землекопам приходили новые партии. 5 апреля 1845 года Московская палата государственных имуществ сообщила Крафту, что министр разрешил отдавать на земляные работы неплательщиков налогов. Палата просила уведомить, в каких наиболее близких от Москвы пунктах могут быть приняты для дорожных работ крестьяне Тамбовской губернии. Да и сами государственные крестьяне, находясь в крайней бедности, видели выход в нищенском заработке рабочих людей на постройке. Член артели—пайщик (землекоп) получал 19½ копеек серебром, равняльщик и крючники — по 9¾ копеек в день.

Приход	Пайщики (землекопы)	Равняльщики и крючники
Плата за 6 месяцев	35 р.—к.	17 р. 50 к.
Расход		
Дождливые дни, более 6 за 6 месяцев .	1 р. 40 к.	— р. 70 к.
Паспорт	1 „ 43 „	1 „ 43 „
Дорога на работу и обратно	3 „ 00 „	3 „ 00 „
Две пары сапог	1 „ 40 „	1 „ 40 „
Полушубок	2 „ 00 „	2 „ 00 „
Рукавицы и белье	1 „ 00 „	1 „ 00 „
Казенные подати	6 „ 00 „	6 „ 00 „
Итого приход . . .	35 р. 00 к.	17 р. 50 к.
„ расход . . .	16 „ 23 „	15 „ 53 „

Расходы на одежду и обувь были исчислены по ценам местных торговцев. Однако на самом деле подрядчики насильно заставляли рабочих покупать у себя полушубки, сапоги, белье, взимая в два раза дороже, чем при вольной покупке.

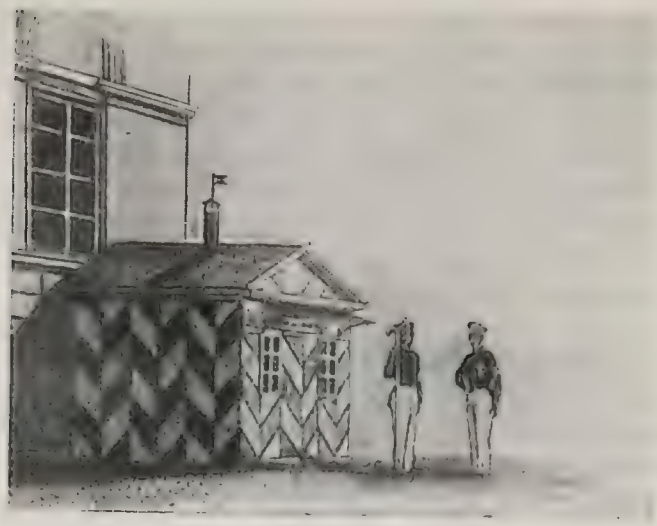
При контрактной цене равняльщика и крючника в 17 р. 50 к. расход без пищи и жилья за шесть месяцев составлял 15 р. 53 к. Да и эти копейки подрядчики никогда во-время не уплачивали.

Отставной штабс-капитан подрядчик Штукенберг умудрился четыре года вовсе не выдавать денег. Взамен он выдавал особые квитанции. По этим квитан-

циям, ценившимся обычно на 20% ниже указанной на них цены, людей, работающих у подрядчика, кредитовал вышневолоцкий купец Ясеновский. Последний, „ежели и верил этим людям“, то не иначе как под поручительство местной полиции. Обусловленных договором задатков землекопы от Штукенберга не получили. Нередко уже после окончания срока контракта они, продав свои полушубки, расходуя последние копейки, оставались на месте ждать окончательной расплаты.

Рекорд обмана побил статский советник камергер барон Корф. Он представил в обеспечение фальшивые залоги на незаселенные земли в Минской губернии, присвоил 680 тысяч рублей, отпущенных на задатки рабочим, и после всего этого подал в сенат жалобу, в которой писал, что вследствие неправильных контрактов издержал все свое состояние и просил департамент железных дорог возместить убытки, виня в них железнодорожную полицию. Предварительно Корф вручил письмо Клейнмихелю, где слезно молил о справедливости и великодушии. Клейнмихель докладывал сенату: „Барон Корф совершенно несправедливо приписывает потерю своего кредита полицейскому управлению железной дороги. Управление это учреждено по высочайшему государя-императора повелению для наблюдения за порядком и благочинием и должным повиновением рабочих, и эта мера была для барона Корфа истинно благодетельна, удерживая в повиновении недовольных рабочих, которые при дурном содержании и неудовлетворении платою роптали, волновались и бросили бы непременно работы, если бы не были останавливаемы полицейскими мерами. Судя по тем бесчисленным претензиям, которые предъявлялись и предъявляются на барона Корфа за неплатеж денег, можно с достоверностью сказать, что полицейское управление, как учреждение правительства, не только не могло уронить кредит барона Корфа, но ему он обязан и тем, какой имел“.

Корф с поразительной изворотливостью обсчитывал как казну, так и тысячи согнанных к нему землекопов. Располагая связями в высших сферах, он поста-



Полицейская будка 30—40-х годов

вил себя в наиболее благоприятные условия по сравнению с остальными подрядчиками. Однако в самой организации работ Корф оказался совершенно беспомощным и не мог состязаться с кряжистыми выходцами из торгового сословия. Сами приказчики, не получая от барона Корфа во-время правильных указаний, только усиливали беспорядок. Несколько тысяч гвардейцев и гренадер, предоставленных в распоряжение Корфа, систематически не выполняли заданных уроков. Солдаты полка короля Прусского жаловались на то, что им дают мало инструмента. В местах работы нижних чинов Нидерландского полка не отводили воду, что затрудняло рытье канав; солдатам не выдавали необходимого количества катальных досок.

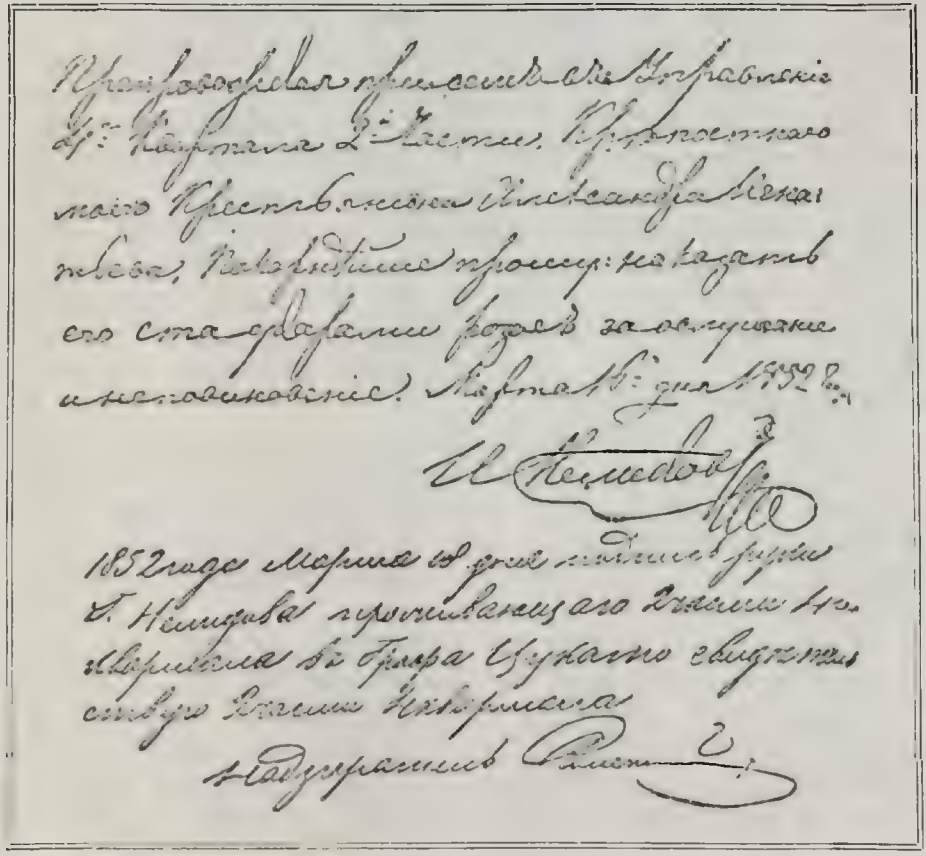
Барон Корф не выполнил ни одного обязательства, взятого на себя контрактом. Вместо договорных 20 тысяч рабочих Корф выставил 10 тысяч человек. В числе их было много малолетних. Не получая во-время ни денег ни пищи, люди проявляли мало рвения к тяжелой работе, заставляя Корфа часто жаловаться на их лень и нерадивость.

На помощь подрядчикам являлась полиция, побоями заставлявшая рабочих отрабатывать уроки.

Экзекуции происходили публично в присутствии сгоняемых для этого рабочих. „Дистанционный офицер корпуса жандармов Вроблевский, удостоверясь в справедливости жалобы приказчика о неповиновении ему 728 рабочих при деревне Борках, согнал всех сих рабочих и наказал из них 80 человек розгами, дав каждому по 80 ударов".

Били кнутом по спине, по мягким частям и по половым органам. Доставалось и голове, отчего вся кровь приливала к мозгу. Палачи, с прискоком наносившие удары, секли так сильно, что иногда доходило до выпадения кишек. Стон, слезы, дикие крики, лоскутья человеческого мяса, запекшаяся кровь. Вокруг — народ, стоявший в мертвой тишине. Бывали случаи, когда в пределах своих дирекций Мельников и Крафт

Письмо в полицию о наказании розгами крепостного



лично присутствовали при истязаниях. Оба принимали как должное, когда запуганные белоруссы-землекопы низко склоняли перед ними свое туловище, затем, тихонько подбегая, осторожно прижимали к губам края их одежды. При этом они приговаривали: „Целую, пане полковник". Потом удалялись, так же согнувшись.

Полиция не всегда ограничивалась березовой кашей. Держали взаперти по несколько суток в темном хлеву, предварительно накормив селедкой. Зачинщиков „шума" сажали на горячую плиту. Это средство практиковалось в полицейском управлении Северной дирекции.

Жандармы одни держали порядок на линии. Подрядчики и их приказчики не решались ночевать в своих конторах до перевода туда полиции. С увеличением работ число рабочих дошло до 60 тысяч человек. В мае 1846 г. число жандармов увеличилось вдвое. Во временном жандармском эскадроне стало значиться 11 обер-офицеров, 18 унтер-офицеров и 145 рядовых.

Если Таврическое и Херсонское губернские управления заказывали в Киеве пучки березовых розог для наказания крестьян, то железнодорожному полицейскому управлению не приходилось прибегать к березовому импорту: березы на линии железной дороги хватало с избытком. Только два дистанционных офицера, Вроблевский и Ведринский, заставили розгами отрабатывать уроки „1128 предававшихся буйству и нерадению рабочих".

Голубой мундир был пугалом на постройке железной дороги. Окрестные крестьяне, проезжавшие в своих тележках, при виде жандарма дергали веревочные, надвязанные во многих местах вожжи, стремясь подальше отъехать на своих мохнатых, заморенных лошаденках.

В искусстве наказания розгами младшие офицеры состязались со своими начальниками. Вновь назначенный начальник полицейского управления Южной дирекции подполковник Дурново спешил засвидетельствовать свои профессиональные способности в области порки и наказания кнутом. После поездки по линии

он доносил, что „прежнего возмутительного состояния он не встретил больше, наказавши некоторых виновников возмущения, которые более или менее теперь поняли мое назначение, мою цель и мои убеждения".

Клейнмихель докладывал царю, что жандармские офицеры поняли свои обязанности и исполняют их „радушно и добросовестно". Николай не замедлил ответить приказом: за отличную службу всему железнодорожному полицейскому управлению объявил благоволение и повелел выдать каждому нижнему чину по 2 рубля серебром.

Не только жандармы, но и инженерные офицеры употребляли телесные наказания. Штабс-капитан инженер Трубников доносил Крафту, что, признавая свое право наказаний над крепостными мастеровыми, он просит разъяснить, можно ли подвергать наказанию розгами американского механика Томпсона.

Бить можно было рабочих людей, крепостных, солдат. Это оправдывалось всем строем империи. Зато, когда Клейнмихель выпорол пять дворян-воспитанников института инженеров путей сообщения, то при появлении его на представлении в итальянской опере, в партере раздались возгласы: „Тиран, живодер! Вон отсюда!"

Глава 9

КЛЕЙНМИХЕЛЬ

Вдали от линии темного густого леса раскинулся рабочий поселок Кузнецово. Деревянные, наспех сколоченные бараки, дощатые шалаши, балаганы из березовой коры, холщевые палатки и обыкновенные землянки стояли на пустырях, заваленных вонючими отбросами и гниющим мусором. В жилищах, почти лишенных свежего воздуха, на грубо отделанных скамьях, столах, земляном полу спали люди. Закутавшись в тулупы, прижавшись друг к другу, они старались отоспаться за день мучительного труда. Человеческие испарения, смешанные с запахом дубленой кожи, лука и кислой капусты, отравляли воздух. Спящие тяжело ворочались на досках.

Тишину июльского утра нарушил глухой удар. Церковный колокол звал к утренней молитве. Удары звали под парусиновый намет походной церкви, к холщевым царским вратам, к алтарю.

К стоявшей в центре села Кузнецово походной церкви со всех сторон потянулись одинокие фигуры. Люди были одеты в зипуны и нанковые штаны, которые служили им одеждой во все времена года. На ногах—лапти, привязанные веревками.

В церкви после заутрени шла панихида по только что скончавшейся великой княгине. Неожиданная служба сокращала нудный четырнадцатичасовой рабочий день.

После короткой панихиды жизнь снова завертелась по-старому. Попрежнему в выемках сверкали кирки, наваренные сталью, люди ворочали пни корчевалками, в тачках возили землю. Гнетущее однообразие изредка прерывалось наездами высоких лиц. Так было и в этот день. Рабочие люди с комьями глины на лице, со слезящимися глазами, которые они безжалостно терли на бухшими пальцами, посматривали на площадку у березовой рощицы. Среди офицерских мундиров выделялся синий кафтан подрядчика Кузьмина. На выемке приказчики хриплыми голосами торопили землекопов.

С площадки виднелась река Щегринка, славившаяся быстрым течением и кристальной водой. Ее огибала бежавшая к самому поселку дорога.

Тарантас, в котором ехал Клейнмихель, медленно катился по немощенному тракту. Сопутствовал графу писарь Иванов, неизменный сопроводитель во всех его поездках.

Клейнмихель возвращался из своего имения Почеп Черниговской губернии. Имение насчитывало сорок тысяч десятин земли. До того времени, пока Николай пожаловал Клейнмихелю Почеп, поместье занимало еще большую территорию. Однако прежний владелец, князь Репнин, продал часть имения. Этого Клейнмихель всю жизнь не мог ему простить. Еще ранее это поместье было подарено Алексашке Меншикову Петром первым. Граф этим обстоятельством сильно гордился.

В Почепе Клейнмихель ловил рыбу, охотился на зайцев и заставлял адъютантов развлекать себя: „Я пригласил сюда Дельвига,—говорил граф,—в надежде, что он своей беседой развеет деревенскую скуку семьи моей, а он только валяется в постели, задрав вверх ноги, и обжирает меня, получая сверх того мои порционы". Инженерный офицер барон А. Дельвиг был ближайшим доверенным лицом Клейнмихеля.

Перед отъездом из Почепа черниговский губернский предводитель дворянства Бороздна целовал графа

в грудь и плечо. Исправник и конные стражники скакали за его экипажем. На пути из Почепа Клейнмихель обычно дня два отдыхал в Курском поместье Дмитровском.

От Почепа до села Дмитровского на расстоянии четырехсот верст для проезда графа со свитой было приготовлено тысяча двести лошадей. Везли графа отборные кони, услужливо предоставленные степными заводчиками и местными помещиками. Иной раз кто-либо из мелких окрестных помещиков брал на слободе для почтовой гоньбы кафтан, надевал поярковую с медной бляхой шляпу и самолично отвозил графа. Фельдъегерь, сидевший в коляске, ничего не подозревая, тыкал в барскую спину эфесом сабли, торопя самозванца-ямщика. Иногда из Дмитровского Клейнмихель выезжал в Ревель для морских купаний. Однако на сей раз он направился на линию строившейся железной дороги.

Заночевали в одной из дистанций Южной дирекции, которую заблаговременно об этом предупредили. Там, желая заслужить расположение начальства, подготовились к приезду с отличным тщанием. Все закончилось бы к общему удовлетворению, но неожиданно вмешалось непредвиденное обстоятельство. Наемная работница, промывавшая окно за день до приезда Клейнмихеля, выдавила стекло в верхней раме. Страшно напугавшись, она не решилась заявить о происшедшем.

На утро граф проснулся с флюсом. Сидя в экипаже напротив Иванова и чувствуя раздутую правую щеку, граф раздраженно думал о происшедшем.

— А ты чего смотрел? Не мог увидеть разбитого окна?

— Виноват, ваше сиятельство.

— Когда приедем в Петербург, запишешь выговор начальнику дистанции.

— Точно так.

— Не дистанция, а какое-то подьячество. Офицеры все на месте, тогда как им полагается быть в разброде по разным должностям.

— Ваше сиятельство...

— Чего скажешь?

— Вчера мне передали для сообщения вам анонимный донос на начальника шестого участка поручика Семичева. Человек пишет, что жена Семичева собирается строить в Новгородской губернии каменный двухэтажный дом.

— Напиши штаб-офицеру корпуса жандармов в городе Новгороде — подполковнику Новицкому, чтобы разузнал, действительно ли Семичева собирается строить дом. И в последнем случае — откуда поручик мог приобрести состояние для постройки.

Тарантас приближался к поселку. Еще минута, и на повороте его уже щупали бинокли офицеров, стоявших на площадке. И сразу внимание рабочих людей было отвлечено криками: „Едут, едут!“

Офицеры побежали навстречу. Поверх сюртука граф был одет в ротонду. Выйдя из экипажа, Клейнмихель поздоровался с офицерами и, придерживая рукой правую щеку, начал подыматься наверх.

Взобравшись на гору, где стояли на рельсах паровые землекопы, он на минуту остановился.

— Поручик, почему землекопы стоят без действия?

— Вот уже три дня, как сломаны.

— Скотина! Какое вы имеете право не принимать должных мер? Тотчас же послать на Александровский завод за сведущими людьми. Пусть исправят и сразу пускают в ход.

— Ваше сиятельство, осмелюсь доложить — нехватает земли для засыпки болот.

— Поручик Панаев, болото должно быть осушено, и без малейшего отлагательства. Не вижу никакой вашей распорядительности как начальника участка. Не доезжая речки, я видел, как небрежно строятся каменные домы. Я требую лучшей и тщательнейшей кладки кирпича.

— Ваше сиятельство, эти здания находятся вне пределов моей дистанции.

— Вздор, я не мог ошибиться. Смотри, как бы не очутиться тебе в солдатской шинели. Из-за того, что у меня нет способных и толковых инженеров, я вынужден все делать сам.

В здании конторы состоялся осмотр мебели для строившихся пассажирских домов.

— Кто поставлял? Разве это стул! Какого чорта понадобилась вам ореховая мебель?

— Никак нет, ваше сиятельство, мебель березовая, выкрашена под орех.

— Что? Березовая? В моих домах березовая мебель! Вон эту мерзость! Сию же минуту! Господа инженеры — и мебель выбрать не могут.

В сильном раздражении граф вышел из конторы.

Тарантас подкатил к тому месту, где стоял Клейнмихель. Еще раз бросил он быстрый взгляд на окружающих. Лошади с места взяли крупной рысью.

Дорогу ко двору графу Клейнмихелю проложил его отец — гусарский каптенармус. Искусство обвешивания совмещал он с отличным владением рапирой, точное знание прусского регламента — с искусством лести. Этими качествами он привлек к себе внимание Павла, тогда еще наследника престола. Через шесть месяцев после того как Павел стал императором, бывший каптенармус был уже генералом, а еще некоторое время спустя — директором кадетского корпуса, ближайшим другом Аракчеева.

Офицером русской армии Клейнмихель-сын участвовал в войне с Наполеоном. 12 марта 1814 г., когда союзники двигались к Парижу, решив захватом французской столицы покончить с Бонапартом, Александр I получил донесение, что Наполеон устремился на пути сообщения, связывающие главную армию с тылом. Капитану Преображенского полка Клейнмихелю царь приказал взять с собой несколько казаков и скакать навстречу великим князьям Михаилу и Николаю Павловичам, ехавшим в армию из Петербурга. Проехав через Шомон, Баросюб, Лангр, Клейнмихель успел встретить великих князей и убедил их возвратиться в Базель. Сам же он повернул обратно в Париж через Нанси, так как Лангр и Шомон были уже заняты наполеоновскими войсками. Клейнмихелю удалось предупредить пленение членов императорской династии. С этого времени он начал усиленно выдвигаться. Он получил назначение на пост директора департамента

Бунт в Новгородских военных поселениях (1831)
(С картины того времени)

военных поселений и через непродолжительное время стал начальником штаба военных поселений.

Питомец знаменитого карателя, он оправдал себя, завоевав кличку „сглаженной тени Аракчеева". Когда Аракчеев хотел наказать какое-нибудь из военных поселений, он говорил: „А вам я пошлю Клейнмихеля". После восстания декабристов родственники арестованных, их друзья и единомышленники с ужасом ожидали включения в следственную комиссию Клейнмихеля.

Однажды Аракчеев удостоил Клейнмихеля самой высокой степени доверия: он подарил ему книгу, в которой содержались сокровенные письма и записки Александра I. На книге сделал дружескую надпись, как самому близкому человеку. Книга в секрете от Николая была напечатана в двадцати экземплярах в типографии военных поселений. Оставшиеся девятнадцать экземпляров Аракчеев хранил в большой тайне. Надеялся со временем издать на французском и немецком языках. Клейнмихель обманул доверие своего шефа. Подаренный ему экземпляр он передал Николаю. Поговаривали, что это послужило одной из причин опалы Аракчеева.

После отставки Аракчеева про Клейнмихеля ходила поговорка: „Аракчеева нет, да зубы его остались".

Клейнмихель в должности дежурного генерала резервной армии участвовал в разгроме польского восстания. Сам допрашивал пленных повстанцев, лично руководил публичными порками. Через родственницу жены — Нелидову — любовницу Николая, он вошел в неограниченное доверие царя.

Клейнмихель трепетно ловил каждое слово самодержца, стремясь отличным поведением заслужить его милость. Не было такого царского поручения, которым пренебрег бы Клейнмихель. Всегда стремился к тому, чтобы точно выполнить приказ, никогда не задумываясь над его смыслом. С одинаковой легкостью, без малейшего отлагательства, брался за военное министерство, историю одежды российских войск, управление путями сообщения и публичными зданиями, медико-хирургическую академию, постройку железной дороги, усыновление детей Николая от связи со „стервой", как называл он Нелидову в домашнем кругу.

В 1843 г., после смерти митрополита Серафима, Николай сказал Меншикову, что его беспокоит, кого назначить вместо покойного.

— Ваше величество, да разве Клейнмихель отказывается?

Такова была заслуженная слава неутомимого исполнителя царских приказов, которой пользовался Клейнмихель. Ценя эту беспрекословность и усердие, Николай говорил, что если бы, паче чаяния, не стало всех министров, есть один человек, способный их заменить.

Клейнмихель был возведен в графское достоинство и неоднократно награжден высокими знаками царского благоволения. Чувствуя его силу, люди падали ниц перед Клейнмихелем, протягивая руки — кто к Анне, кто к Владимиру, а кто к дорогому перстню и табакерке.

Желая быть все время на виду у монарха, Клейнмихель посещал Николая по любому встретившемуся поводу. Возил ему для утверждения мундиры нового покроя, различные предметы амуниции, образцы кра-

сок для солдатских кроватей, план расположения комнат в департаменте железных дорог.

Личные доклады государю, инспекторские осмотры поглощали у графа большую часть его времени. Перед сном Клейнмихель имел привычку просматривать журнал своего ведомства. Заметив несколько опечаток, он приказывал немедленно отправить журнал редактору для исправления. Редактор журнала „Пути сообщения" Владимир Соболевский уже привык к подобным действиям графа и никогда ночным приездам фельдъегеря не удивлялся.

Мечтою Клейнмихеля было написание „строительного устава".

„Я затеваю большое дело, — говорил он, — пишу самый подробный строительный устав: там все будет. Какая бы ни была постройка, о каждой будет особая глава с инструкциями и чертежами, и потом общее оглавление. Нужен мост 5 сажен ширины, 15 сажен длины. Ищи в оглавлении мост, потом: такой-то длины и ширины. Когда этот труд будет готов, прогоню всех каналий инженеров".

В своих действиях граф старательно копировал царя. Получив выговор от императора, он через несколько дней слово в слово объявил его уже от своего имени вице-директору департамента Кролю.

Крутой граф был грозой для окружающих. „Приезд Клейнмихеля уподоблялся холерной эпидемии, которой при ее появлении чрезмерно боятся, равно как по окончании все о ней забывают... Во время его пребывания все чего-то опасались..." Начальник железнодорожной жандармерии князь Белосельский-Белозерский издал специальную инструкцию о том, как встречать графа. В ней точно указывалось место нахождения полицейских чинов и то, как должны были они кланяться и отвечать на заданные им вопросы. После каждого пункта ответа было написано: „и ни полслова больше". Походные священники обязаны были встречать графа с крестами. Только после того как инструкцию Белосельского-Белозерского высмеяли в одном из парижских „revue", церковные парады были отменены.

Кузьмин еще долго смотрел вслед укатившим коляскам, потом медленно пошел в контору. Дойдя до просторной избы, подрядчик на мгновение остановился перед вывеской: „Кроме субботы, рабочим людям без особого на каждый раз вызова — вход воспрещается“, потом вошел в контору.

Опустившись в кожаное кресло, с облегчением вспоминал он все подробности налета крутого графа.

— Пронесла нечистая сила! Будь ты неладен! И довелось же мне приехать с Валдая так невпопад!

В противоположность ветреному Шарабанову, проводившему большую часть времени в цыганском таборе хоровода Соколова и в итальянской опере, Кузьмин непрестанно объезжал места работы. Строго наблюдал за приказчиками, одарял инженеров и офицеров. Каждую взятку заносил в роспись даров, подносимых начальству.

Своими успехами Кузьмин далеко оставил позади себя подрядчиков Вейсберга и Маврина, которые только копировали своего удачливого приятеля. Спустя несколько лет после окончания постройки Кузьмин сорвал с казны, по решению сената, дополнительно несколько миллионов рублей, так как ему удалось доказать, что сметы инженеров производителей работ „беззаконно нарушали урочные положения“.

Через окно, выходящее на двор, Кузьмин увидел, как толпа конюхов запрягала рысистых коней в „прочные, приличного вида телеги, удобные для помещения двух особ“.

Рядом с большим деревянным зданием конторы помещались провиантские магазины и склады фуража. В больших конюшнях стояло 40 лошадей. Большинство их — маленькие, приземистые — подвозили к месту работы печеный хлеб, строительные материалы и продукты. Остальные лошади служили для разъездов офицеров. Сами офицеры — Панаев, Чекасов, Поземковский — сын владельца конных заводов, Миклуха-Маклай — отец будущего пионера Новой Гвинеи, решили достойно отпраздновать отъезд Клейнмихеля.

Офицеры нетерпеливо расхаживали по обширному двору конторы, живо обсуждая план увеселительной

поездки. Сначала конные гонки по шоссе до Едрова, завоевавшего славу рябчиками, так же как Померания — вафлями, Яжелбица — форелью, а Торжок — пожарскими котлетами. Оттуда — к помещику Лонгинову, в его каменный двухэтажный дом в парке с тенистыми аллеями и клумбами желтых цветов. Туда же часто наезжали офицеры расположенной в Валдае артиллерийской бригады. В богатых комнатах усадьбы с бархатными обоями, шитыми золотом, офицеры пили шампанское, играли до поздней ночи в пульку за зеленым столом, слушали новые столичные романсы. На ночь Лонгинов предоставлял каждому офицеру отдельную комнату с рукомойником, мыло, зубную щетку и зубной порошок. Можно было перед самым сном выпить черного кофе с лимоном, уснуть на постели, застланной голландской простыней, укрывшись штофным одеялом. От Лонгинова решили ехать на бал к жандармскому полковнику Виланду, где ожидалось представление с живыми картинами.

Сильный шум доносился из просторной избы, в которой была расположена контора. Писаря бегали из избы в сени, из сеней на кухню. Из винного погреба был извлечен ящик шампанского „Клико“ и „Редерер“. Не полагаясь на кабатчиков, офицеры всегда брали с собой в дорогу собственные вина. С большими предосторожностями ящик был помещен в бричку.

Еще минута — и в открытые двумя услужливыми писарями ворота вылетели четыре тройки. Люди, встречавшие их в пути, снимали шапки и низко кланялись.

Глава 10

ЖАНДАРМСКОЕ ЖЕЛЕЗО

Земляные работы по всей линии были в самом разгаре, когда строители дороги взялись за постройку мостов. Помимо множества мелких речек, им предстояло преодолеть три крупных речных преграды: Волхов, Мсту и Волгу.

До того времени в деревянных мостах на шоссейных дорогах применялась арочная система. Для железной дороги она оказалась непригодной, так как не позволяла перекрывать большие пролеты, требовала значительного возвышения полотна и давала слишком большую нагрузку на опоры.

Самостоятельного опыта железнодорожного мостового строительства Россия не имела и вынуждена была заимствовать европейские и американские образцы.

В Америке, благодаря обилию рек, особенное распространение получила система железнодорожного балочного моста. Мост был деревянным, балки ферм скреплялись металлическими болтовыми соединениями.

Простота устройства, незначительный изгиб ферм при движении поездов, возможность привести помост в первоначальную высоту, когда он со временем ося-

дет, — делали эти мосты незаменимыми при проведении железной дороги через большие реки и глубокие овраги.

Систему американской многораскосной балки с болтовыми соединениями, усовершенствованную Гау, предложил Уистлер и для постройки мостов С.-Петербурго-Московской железной дороги. Уистлера поддержал Мельников, наблюдавший эти мосты в Америке. Решено было строить мосты на каменных устоях и быках. Нижнюю часть быков решили делать каменной, верхнюю — деревянной, решетчатой, обшитой листовым железом.

Сама новизна мостостроения, исключительная важность мостов для безопасности движения на дороге заставили Уистлера и Мельникова предъявить особо высокие требования к качеству строительных материалов. Была выработана техническая инструкция, требовавшая, чтобы болты, гайки, бугеля для мостов были из лучшего железа, тщательно выкованы и плотно пригнаны. Болты, стягивающие пояса ферм, должны были быть „из кругло-прокатного, однородного, тщательно обработанного, легкого, упругого, тягучего железа, выдерживающего натянутость разрыва до 4283 пудов на каждый болт, а на каждый квадратный его дюйм 1346 пудов, или 22 английских тонны".

Самый большой мост на С.-Петербурго-Московской ж. д. через овраг и речку Веребье

Казалось, проще всего было бы передать заказы на чугунные и железные изделия петербургским металлическим заводам.

Это одновременно ускорило бы доставку материалов на линию и повлияло бы на ее скорейшее окончание. Но не так думал Клейнмихель — царский начальник на строительстве. За крупную взятку огромную часть заказов он передал генерал-майору Белосельскому-Белозерскому, владельцу железоделательных заводов в далеком Приуралье.

Заводы выросли на крутых берегах реки Катавы. Громадные земельные владения (около двухсот тысяч десятин) были приписаны к заводам. Владелицей Катавских заводов у Оренбурга числилась княгиня Белосельская-Белозерская, но это не помешало начальнику железнодорожного полицейского управления, по доверенности жены, самолично подписать договор с департаментом железных дорог о выполнении исключительно ответственного заказа. Жандармская этика устраняла с пути все неудобства, связанные с совмещением в одном лице представителя власти, заводчика и поставщика. Лишь небольшая часть заказов поступила на Шепелевские заводы в селе Выкса Нижегородской губернии.

Большие мостовые пролеты уже сооружались по всей линии, когда в Оренбург для приемки заказов зимним путем отправились инженер подполковник Козлов и подпоручик Шварц. Пробыв там больше месяца, Козлов и Шварц возвратились на постройку, доставив с собою значительный груз чугунных и железных изделий.

В рапорте на имя Клейнмихеля Козлов донес, что при наружном осмотре изделий и по испытании на разрыв особой машиной болты и стержни оказались вполне пригодными для мостов.

Во время одной из своих инспекторских поездок по линии инженер Уистлер, осмотрев болты, сложенные в кучу у краев моста, нашел их незаслуживающими доверия и ни на минуту не поколебался их отвергнуть. Мельников, сопровождавший Уистлера, поняв, что дело пахнет крупным скандалом, решил ула-

дить конфликт мирным образом и объявил, что только некоторые болты не удовлетворяют необходимым условиям. Не желая однако самолично отвечать за Белосельского-Белозерского, он отправил небольшую партию болтов для испытания на Александровский механический завод Гаррисона, Уайнанса и К°.

Сами механики лично присутствовали при испытании болтов. Большинство болтов не выдержало испытания. Жандармское железо на проверку оказалось очень хрупким, с примесью сернистого колчедана. Дурная обработка совершенно лишила его тягучести.

Узнав о происшедшем, Белосельский-Белозерский, в это время находившийся на линии постройки, карьером помчался в Петербург к Клейнмихелю. Граф после уговоров Белосельского-Белозерского согласился вновь заказать на его же заводах болты, взамен 2832 штук, не удостоенных к приему. У Клейнмихеля к тому были свои основания. Ссориться с Белосельским-Белозерским он не хотел. Бывая в Москве, Клейнмихель всегда останавливался в княжеском особняке на Тверской, а к тому же князь Эспер был женат на падчерице Бенкендорфа. В свите государя шеф жандармов был единственным человеком, которого Клейнмихель предпочитал не задевать.

Князь Эспер Александрович Белосельский-Белозерский, не задумываясь, отказался бы от злополучных болтов, приписав их шепелевским заводчикам, но предусмотрительные нижегородские купцы проштемпелевали свои болты. Сиятельный жандарм решил было свалить вину на якобы неисправную машину Александровского завода. Целая комиссия экспертов выехала на завод для вторичного опробования катавских болтов. Только два болта выдержали растяжение в $14^1/_2$ тонн, а остальные — 10 и меньше тонн, против 22 тонн по контракту. После контрольной проверки Мельников отказался использовать оренбургские болты даже в малых мостах через канавы Балашевскую, Тверецкую и другие.

Оскандалившийся генерал вынужден был выйти в отставку. Впрочем, он сохранил огромные капиталы, полученные за изделия. Для виду по делу о непри-

нятых болтах нарядили следствие. Убытки же списали за счет операционных сумм департамента железных дорог. Следствие тянулось около двух лет. Имя главного виновника, потомка Рюриковичей, было скромно обойдено в обвинительном акте, зато неожиданно для себя офицеры-приемщики превратились в преступников перед лицом царского суда.

Полковнику Козлову, человеку „благородных правил, по характеру более склонному к педантичной строгости. чем к поверхностной снисходительности", уже угрожали арестантские роты, если бы случайно, при осмотре пробной машины на Катавских заводах, не обнаружили подлога в устройстве рычага, преувеличенно показавшего цифру напряжения болтов. Царские судьи были озадачены, но Белосельский-Белозерский выручил их, во-время скончавшись.

Новые болты хотели заказать в Англии, где бы их сделали и лучше и успешней, но потом решено было передать заказ русским промышленникам. Клейнмихель хотел удружить своему племяннику Огареву, который совсем недавно купил у него железные болты, оставшиеся после постройки моста через Неву. Строительство этого моста, совпавшее с затянувшейся постройкой железной дороги, вызывало в народе различные толки. Многие жители Петербура опасались, что, рано или поздно, Нева сорвет Благовещенский мост. По городу даже ходила поговорка: „Железной дороги мы не увидим, а внуки наши увидят, а невский мост мы увидим, а внуки не увидят". Толки эти менее всего трогали гвардии полковника Огарева. Скупив болты от департамента шоссейных дорог, он тут же продал их департаменту железных дорог.

Живое общение двух департаментов одного и того же ведомства путей сообщения через полковника Огарева обошлось казне в пятьдесят тысяч рублей.

Покровительствовать племяннику Клейнмихель начал давно. Железоделательный завод в С.-Петербурге (впоследствии Путиловский) был отдан Николаем Огареву не без влияния всесильного графа. Теперь он вновь предоставил племяннику удобную возможность заработать.

Болты княгини Белосельской-Белозерской задержали работы по полному устроению мостов до 1848 г. В этом и следующих годах, кроме постройки мостов, работы заглохли по всей линии.

В 1849 г. в Венгрии вспыхнуло народное восстание. Наскоро сформированное национальное ополчение (гонведы) начало громить армию австрийского императора. На помощь австрийским войскам был переброшен отряд русских солдат под командой генерала Лидерса, до того усмирявший восстание в Румынии. Гонведы тем временем уже угрожали Вене. Австрийский император Франц-Иосиф через князя Шварценберга умолял Николая немедленно прислать по недавно выстроенной Варшаво-Венской железной дороге 25 тысяч солдат. По приказу Паскевича русская дивизия генерала Панютина двинулась к Вене. Сам фельдмаршал во главе сильной армии вторгся в пределы Венгрии для подавления мятежников. Сила русского оружия спасла священную империю и устрашила Европу. Молнией облетело Старый и Новый свет донесение Паскевича Николаю: „Венгрия у ног вашего величества". Вожаки восстания бежали в Турцию.

Революционные события, последовавшие во Франции, Пруссии, Австрии, вызвали понижение цен на все ценные бумаги. Это в свою очередь отразилось на реализации внешнего займа, выпущенного для постройки железной дороги. Работы на дороге затягивались.

Замедление работ на линии железной дороги совпало с появлением холеры. Занесенная из Индии в Китай английскими войсками, эпидемия холеры через Персию проникла к берегам Каспийского моря, а оттуда в Европейскую Россию.

В июне 1848 г. холера стала частым гостем на постройке Петербурго-Московской дороги.

Из Москвы эпидемия холеры перекинулась в Тверь. Сильное беспокойство охватило землекопов и каменотесов, живущих в бараках у Кольцовской трубы. Каменотес, посланный в Тверь за провизией, заболел холерой. Вслед за ним заболела женщина, готовившая пищу артели. Рабочие люди стали опасаться пищи,

урезывали себя в еде. Эпидемия продолжала вырывать жертвы в Твери и окружающих ее деревнях. Ежедневно десятки рабочих обращались к своему начальнику инженер-майору Смоликовскому с просьбой отпустить их домой „хотя на время опасности".

Вызывая сильные судороги в теле, кружение головы, рвоту с пеной и понос, болезнь уносила сотни рабочих людей. Отпевали их священники и причетники походных церквей, сильно пьяные для бодрости. „Их же имена ты, господи, веси" — этими словами начинался и заканчивался обряд погребения. Хоронили ночью, при свете факелов. Ямы с трупами пересыпали известью. В лесах вырастали могильники.

Началось паническое бегство с места работы. По дорогам, ведущим из зараженных мест, выставили карантинные заставы. Беглецов останавливали и окуривали. Окрестные крестьяне, ехавшие в столицу с провизией и фуражом, также подвергались рачительной окурке. Царское Село было густо оцеплено гвардией. По дорогам за порядком наблюдали конные и пешие разъезды. И все же это не помогало. Люди прорывались через кордоны и оцепления. В июне 1848 г. начальник южной дирекции Крафт донося, что с постройки по случаю холеры уходят рабочие, запрашивал, „следует ли употреблять насильственные меры к их удержанию".

Клейнмихель ответил предписанием „стараться рассеять боязнь рабочих и внушить им, что, возвращаясь домой, они скорее могут подвергнуться болезни, нежели на работах железной дороги, где имеются все средства к поданию пособия и к надлежащему пользованию". Клейнмихель все же разрешал отпускать желающих по домам. Одного он требовал непременно,— чтобы рабочие возвратились для отработки взятых сумм. Для этого граф повелел задерживать их паспорты.

Издав такое мудрое распоряжение, граф сам показал блестящий пример всей администрации: насмерть перепуганный эпидемией, он наглухо заперся в своем петербургском особняке, никуда не выходя и не выпуская даже близких из боязни заразиться.

А там, на линии постройки, на болотистых топях, в долинах рек, в разгар эпидемии холеры рабочие люди, стоя в воде, оканчивали кладку мостовых устоев.

Тогда еще не было кессонов, и основания под быки устраивались на сваях. Забивались они на беспримерной по тому времени глубине. Головы свай заливали бетоном, ограждая быки от размывов. Все подводные работы производились с помощью воздушного колокола.

Мельников и молодой инженер Журавский, недавно окончивший институт, самолично и через приказчиков и полицию, подхлестывали рабочих, стремясь выполнить к сроку полученное задание. Беспрестанно от Клейнмихеля наезжали адъютанты. Каменщики укладывали гранитную постель (под ферменные камни), камнетесы обтесывали стены и тротуары, плотники резали ножовками доски, строгали сосновые и дубовые брусья для ферм. Сотни крестьянских подвод подвозили к новостроящимся местам чудесный русский лес, железо, известь, кирпич и песок. Фермы собирались в устроенных для этого сараях.

Для большей прочности дерева фермы пропитывались особым составом из железного купороса и хлористого кальция. Заливали расплавленным свинцом металлические наклонные связи, скрепляющие пролетные строения с устоями. Мосты покрывались железом, устои облицовывались гранитным камнем.

За всеми сооружениями наблюдал самолично Уистлер. Воспитанник американской военной академии, он оказался искусным артиллерийским офицером, превосходным военным топографом, отличным инженером и крупным ученым. Два года управления локомотивным заведением в Ловелле (штат Массачузетс) сделали его знатоком паровой машины. Живой, расторопный, он все время разъезжал по линии строившейся железной дороги.

Лично обозревая местность, Уистлер выбирал наиболее выгодные точки для трассы. Исправлял линии, начертанные при начальных изысканиях. Благодаря ему удалось обойти большие покатости за Клином и избегнуть осушения ряда болот. Там же, где это было необходимо, Уистлер сам выбирал способ

засыпки болот. Начальники дирекции ничего не решали без его участия. Он успевал контролировать действия русских инженеров, составлять технические записки, расследовал происшествия. Энергично склонял к утверждению предложенной им формы рельсов. Спорил в комитетах, отстаивая необходимость введения 5-футовой колеи. К этому Николай отнесся весьма благосклонно. Уширение рельсового пути на $3^1/_2$ дюйма против принятой в Европе колеи Стефенсона (4 фута $8^1/_2$ дюйма) предохраняло империю на случай войны от иностранного вторжения.

Во время эпидемии Уистлер заболел холерой и умер. Уже после его смерти возникли знаменитые мосты через реки Мсту и Веребье. Постройка этих мостов была большой победой русской мостовой техники.

Деревянные фермы оказались настолько прочными, что простояли 35 лет. Введенные после пожара Мстинского моста металлические фермы были копией деревянных.

На линии С.-Петербурго-Московской железной дороги всего было построено 183 моста, 19 труб и 18 путепроводов. Так как каждый инженер желал иметь на своей дистанции солидное сооружение, то выстроили несколько мостов через безводные овраги. Рассчитывали, что вода придет весной во время таяния снегов. Мост через ручей Сходню под Москвой в первые же годы эксплоатации был заменен насыпью с трубой для пропуска весенних вод. Так поступили и с знаменитым Веребьинским мостом.

Талантливый мостовик Журавский создал новую теорию расчета решетчатых ферм, изложив ее в научном труде „О мостах раскосной системы Гау", напечатанном в Петербурге. Хотя в свое время Клейнмихель и приказал „убрать к делам канцелярии сие сочинение", Академия наук через несколько лет присудила его автору полную Демидовскую премию. И этот представитель передовой технической мысли все свое свободное время отдавал „духовному очищению" помыслов своих, видя единственную усладу жизни в молитве и спиритизме.

Журавский с особой проникновенностью отдавался спиритическим сеансам. В узком кругу таких же мистиков, как он сам, Журавский мог часами не отрываться от вертящегося „чудодейственного“ блюдечка. Публично в церкви он усердно клал поклоны и исступленно крестился во время молитвы, создав себе репутацию фанатика-святоши. Часто слушая божественную литургию в Казанском соборе, он всегда так ярко высказывал свою преданность господу богу, что столичные попы отвели ему почетное место в алтаре. Впоследствии Журавскому поручили соорудить шпиц колокольни Петропавловского собора.

Глава 11

БЕГЛЕЦЫ И ВОЗВРАЩЕННЫЕ

В один из дождливых летних дней 1844 г. Царское Село было встревожено. По улицам скакали разъезды конногвардейцев. Парк и площадь, прилегающие ко дворцу, были оцеплены солдатами и полицией. В самом дворце усилили караулы. Застава, охранявшая выход из Царского Села по Петербургскому шоссе, была подкреплена гвардейской командой.

Причиной смятения оказалась толпа землекопов, бежавших с работ С.-Петербурго-Московской железной дороги. Двести человек бежали к царю с жалобой на худую пищу, нехватку обуви и одежды и неправильные обмеры выполненных уроков. У царя они надеялись найти защиту от обид и притеснений.

Фельдъегери успели во-время предупредить дворцового коменданта. Толпу рабочих людей с угрюмыми, желтыми лицами встретили солдаты. Держа на перевес заряженные ружья, солдаты ждали лишь повеления. Вышедший вперед офицер громко скомандовал „разойдись“. Крестьяне, бросившись в ноги, просили: „Пропусти, голубчик, идем к царю показать, каким хлебом кормят нас“. Видя, что крестьяне не желают

расходиться, офицер обнажил шашку, и по его сигналу гвардейцы двинулись вперед. Сбитая неожиданным нападением, толпа в испуге повернула обратно. Гвардейцы гнали ее еще несколько верст по шоссе, а затем возвратились в Царское Село. Спокойствие царя нарушено не было.

В том же 1844 г. из Спирова по направлению к Москве бежали девяносто землекопов. Под караулсм они были возвращены на место работы. По приказу жандармского подполковника Тизенгаузена зачинщики побега были сечены нещадно.

Из всех жандармских офицеров, служивших на постройке железной дороги, барон Тизенгаузен особо выделялся своей энергией. Он больше, чем другие, разъезжал по дистанциям и участкам. На местах знакомился с содержанием записок, донесений, рапортов кои беспрестанно шли в секретную часть.

На перекличках Тизенгаузен подмечал тех рабочих, которые не работали по причине болезни. Приказчикам он внушал, что от них можно ожидать ночных прогулок скорее, нежели от людей, утомленных прилежной денной работой. Боязнь ночных прогулок была вызвана возникшими в Старицком уезде грабежами, в которых подозревались чернорабочие С.-Петербурго-Московской железной дороги. По распоряжению Николая в Старицкий уезд были посланы два эскадрона гусар королевского Вюртембергского полка. Гусары были отправлены для поимки грабителей и надзора за местностью.

Одеваясь под проезжего, Тизенгаузен часто вступал в разговоры с рабочим людом, прислушивался к слухам и толкам. Во всех дистанциях имелись свои тайные доносители. Такая система секретного наблюдения давала возможность узнавать многое.

Так Тизенгаузену стали известны фамилии инженерных офицеров, интересовавшихся политическими событиями во Франции. Офицеры следили за событиями по газете Эмиля Жирардена, „La Presse“, единственной из числа допущенных в Россию. Тизенгаузену было точно известно, кто из офицеров зачитывался Ламартином, Ледрю-Ролленом, Одилоном Барро —

этими рыцарями французской буржуазной революции; кто из господ офицеров возмущался Кавеньяком.

Доносители принадлежали к различным сословиям. Однажды, будучи на охоте со своим барином Обольяниновым, крестьянин Сергей сообщил, что знакомый ему рядовой распространяет слух, будто цесаревич великий князь Константин Павлович жив и собирает в Польше войско для похода на Россию. Обольянинов немедленно донес об этом военному министру Чернышеву. Последний известил Клейнмихеля. Строгое разыскание солдата, распространявшего злонамеренные толки, было поручено Тизенгаузену. Вскоре было донесено: „Из шоссейной казармы № 22 рядовой № 15 военно-рабочей роты Семен Курулюк взят корпуса жандармов господином полковником Тизенгаузеном 23 числа сего месяца".

Насколько развит был шпионаж даже в среде высших аристократических кругов, явствует из напутствия отца Герцена своему сыну перед отправлением последнего в Петербург: „Бога ради, будь осторожен, бойся всех, от кондуктора в дилижансе до моих знакомых, к которым я даю тебе письма, не доверяйся никому. Петербург теперь не то, что был в наше время: там во всяком обществе наверное есть муха или две".

Осведомленность Тизенгаузена простиралась и на окрестных жителей. Когда Третье Отделение запросило у Тизенгаузена, верно ли, что проживающий в деревне Любич польский уроженец Игнатий Макаров питает преступные замыслы, — Тизенгаузен сообщил, что за Макаровым ничего не замечено, „да и вообще он слишком ничтожен, чтобы иметь какие-либо важные замыслы".

Но все эти разнообразные сведения тонули в массе донесений о положении рабочих людей. Начальник жандармского управления Северной дирекции инженер-полковник Виланд просил немедленно прислать тысячу рублей. Люди — писал он — уже давно не видывали говядины. Запасов хлеба хватит лишь на несколько дней. У подрядчиков Кузьмина, Калистратова, Полосухина никакой заботы о людях нет. Под-

Возвращение беглых крепостных

рядчики успокаивали полицию, что к месту работ идет баржа с солониной. По приходе баржи оказалось, что солонины нет и всех припасов очень мало. У Кузьмина муки и крупы на десять дней, а масла и сала вовсе нет. В заключение Виланд осведомлял, что весьма трудно ручаться за должный порядок, если деньги на продовольствие не будут переданы дирекциям.

Донесение Виланда встревожило Тизенгаузена. На месте работы можно было ожидать волнения рабочих людей, которого он опасался более чем вольнодумства и „французского духа“ некоторых офицеров. Пока Тизенгаузен решал, какие меры надобно предпринять по донесению Виланда, волнения вспыхнули на противоположном конце строившейся железной дороги. На сей раз доносители не успели предупредить жандармское начальство.

Июньской ночью из поселка Миссерово вышли четыреста человек. Вожаками были рабочие люди — Бологовский, Франц Славский, Григорий Семенов и Фаддей Степанов. Толпа шла в Москву к генерал-губернатору жаловаться на плохую еду и тяжелый контракт. Воспользовавшись их неграмотностью, писаря и подрядчики вписали в контракт кабальные условия.

Шли скопом по обочинам дороги. Передние ряды, шедшие быстрее, оторвались от всей группы, растягивая колонну. Отстающие бежали, стремясь догнать своих товарищей.

Возвращавшийся из Клина приказчик Колосов, увидев большую толпу быстро идущих рабочих, повернул бричку обратно. Подъехав к дому клинского городничего, он принялся стучать что есть мочи в ставни, чем привел в неописуемое смятение всех обитателей дома. Через короткое время тарантас городничего мчался уже по сонным улицам Клина. На облучке с ружьями в руках примостились унтер-офицер и два рядовых инвалидной команды.

Беглецов городничий с Колосовым нагнали далеко за Московской заставой. Выйдя из тарантаса, они очутились в толпе возбужденных людей.

Степанов, Славский, Бологовский, Семенов не искали слов. Они смело заявили, что рабочие не могут выполнять непосильную работу. Струсивший приказчик невнятно пролепетал, что непомерный урок люди получили по ошибке.

— Я не велел давать рабочим возить более четверти кубической сажени.

— Врешь, гнида человечья, конский хвост, халуй купчий, лизун барский! — кричали ему со всех сторон.

На-смерть перепуганный Колосов быстро нырнул в тарантас, откуда его голова больше не показывалась. Городничий успокоил бежавших, сказав, что он примет меры и безотлагательно передаст их просьбу по начальству.

Обнадеженные рабочие без всякого сопротивления под караулом инвалидов возвратились в Миссерово. Прибыв в Клин, городничий тотчас же отправил с нарочным начальнику жандармской полиции донесение о происшедших событиях. Следствием его явилось краткое разъяснение полицейского начальства о том, чтобы в обстоятельство, сколько кубических саженей и каким числом людей возможно выработать, „полицейское управление не мешалось, потому что это есть дело инженеров“.

Постройка железной дороги затягивалась. Положение рабочих становилось все более тягостным. Побеги со строившейся линии дороги продолжались. В августе 1847 г. сто сорок человек бежали в Тверь. Приказчик Егор Шустов донес об этом начальнику II участка майору Кирхнеру. По приказанию последнего поручик Ведринский встретил бежавших и, наказав зачинщиков розгами, направил их к месту работы.

Появление холерной эпидемии в 1848 г. вызвало массовые побеги рабочих. Когда после прекращения эпидемии рабочие стали возвращаться на места работ, жандармы стригли им половину головы и секли. Многие рабочие после телесного наказания вновь убегали с постройки.

16 июня 1850 г. с места работ снова бежали люди. Московский губернатор выслал навстречу роту пехоты под командой полковника Беринга. Вслед за ним, в коляске, сопровождаемой конными жандармами, сам прибыл в подмосковное село Всесвятское. Село Всесвятское славилось сосновыми рощами и приятными для жилья купеческими дачами. Фельдъегери, проезжая село, оборачивались на Москву, которую они из Всесвятского видели последний раз.

Встретив во Всесвятском воинский заслон, 198 плотников и каменщиков без всякого сопротивления возвратились обратно, заявив, „что они уходили с одной только мыслью, чтобы пожаловаться на своего голову, обманувшего их легкими работами".

Через полгода в Москву снова бежало четыреста человек. Боясь напугать население гнетущим видом беглецов, московский военный генерал-губернатор граф Закревский выдал каждому из них по тридцать копеек серебром для прокормления. Деньги для раздачи были взяты из казенных сумм. В числе людей, приходивших с мольбами к московскому губернатору, была артель помещика Тамбовской губернии Балашева. Люди жаловались на трудность работы и на то, „что пославший их бурмистр ничего не определил им за труд".

Вызванный в Москву бурмистр показал, что из 45 рублей, положенных по контракту на каждого тяглового крестьянина, он вычел 38 рублей оброчной

суммы, остальные деньги вместе с доверенностями на право раздачи отдал старостам. Для ознакомления с обстоятельствами дела губернатор отправил на место происшествия полковника Беринга. При личном обыске старосты вынуждены были предъявить скрываемые квитанции. Справедливость жалоб была доказана со всей несомненностью. Однако полковник Беринг наказал розгами рабочего, замеченного в том, что он склонил артель итти жаловаться в Москву.

Если измученные тяжелыми работами крестьяне толпами бежали с линии, то помещичьи крестьяне разных уездов Витебской губернии, поверив слухам о том, что проработавшим на постройке железной дороги три года будет дана вольность, продавали скот и хлеб и бросали насиженные жилища. Этому не мало способствовали хлынувшие из Псковской губернии торговцы. Они убеждали крестьян или переселиться из неурожайной Витебской губернии в лучшие места, или отправиться на постройку. Тут же за бесценок торговцы скупали скот и имущество крестьян. Готовясь к бегству, крестьяне перековывали лемехи на пики, вооружались дубинами, булыжным камнем. Помещики при помощи дворовых пытались воспрепятствовать уходу крестьян, но последние силой прорвались к Витебску. Земская полиция и инвалидная команда отступили перед толпой крестьян, вооруженных дрекольями.

Крестьяне шли толпами, вместе с женами и детьми. На увещевания посланного для успокоения священника они отвечали: „Батюшка, бог вывел израильтян из Египта, а мы и поныне в нем находимся“. Одна партия крестьян в числе пятисот человек направилась в Великолуцкий уезд Псковской губернии. Впереди шел отряд людей, вооруженных дубинами, косами, пращами. В обозе следовали старики, дети, беременные женщины.

Становой пристав Горбунов и исправник Елагин с этапной командой и толпой дворовых пытались заградить беглецам дорогу. Разъяренные крестьяне с дубинами и железными безменами смяли солдат. Пристава избили и взяли в плен.

Вторая преграда встретилась партии крестьян в Новоржеве, где им навстречу вышла инвалидная команда под начальством исправника Бурцева. Исправник согласился пропустить толпу к Пскову при условии освобождения плененного пристава Горбунова. Крестьяне освободили пристава под расписку. Через некоторое время партия крестьян была встречена псковским губернатором.

Люди побросали косы, безмены, колья, припадая к ногам начальника губернии: „Пускай нас лучше убьют, чем возвращаться к помещикам".

Массовые побеги витебских крестьян вызвали переполох. По высочайшему приказу жандармскому подполковнику Тизенгаузену было предложено бежавших немедленно возвратить на место. Гренадерский полк был готов к выступлению, ожидая приказа в Порхове. В распоряжение витебского и могилевского военного генерал-губернатора военный министр Чернышев выслал батальон карабинерского полка „в полной походной амуниции, с боевыми патронами".

Командующий войсками передал руководившему боевой операцией флигель-адъютанту полковнику Опочинину приказ „укротить беспорядки, где можно — убеждениями, где нельзя — силою и строгими на месте наказаниями".

Увидев такую силищу, посланную для их усмирения, крестьяне разбежались. Полковнику Шембелю удалось изловить на линии железной дороги 130 мужчин и 11 женщин, которые после наказания розгами были возвращены по месту жительства. Около шести тысяч человек было возвращено из побега.

Глава 12

МАТВЕЙ ДАВЫДОВ

Ранним июльским утром 1850 г. к избе, занимаемой в селе Едрово лазаретом, подкатил тарантас. Первое, что бросилось в глаза выскочившему на улицу полуодетому лекарю, были вспотевшие в пене кони и два человека, возившиеся у тарантаса. Оба они осторожно вытаскивали из тарантаса находившегося без сознания жандармского поручика Анисимова. Когда его вносили в избу, в лазарете уже никто не спал. Через некоторое время прибыл становой пристав. Поручику незамедлительно было сделано кровопускание. Затем поручика перенесли в избу сельского старосты, так как койки в лазарете отсутствовали. К тому же полагалось невозможным, чтобы дворянин лечился в одном помещении с простолюдином.

Оказалось, что прошлой ночью с работ у реки Алешинки сбежало восемьдесят землекопов. Бежать они решили из-за невыдачи им заработной платы. О случившемся приказчик Мошенский тотчас же известил поручика временного жандармского эскадрона Анисимова. Захватив с собой унтер-офицера Сименца, Анисимов и Мошенский направились в погоню и на-

стигли бежавших у болота в 45 верстах от селения Едрово. Анисимов, видя в руках у людей дубины и камни, не решился к ним подойти. Стоя в тарантасе, он подозвал к себе старосту.

Возбужденные рабочие с криком „ура“ сбили старосту с ног и начали жестоко избивать; послышались возгласы: „Ты нам изменил“. Когда Анисимов попытался остановить это буйство, один из рабочих подошел к нему и нанес столь тяжкий удар дубиной (попирашкою), что поручик свалился замертво. Раздались крики: „Выпрячь лошадей, побьем всех их“. Перепуганный кучер ударил по лошадям. Смяв несколько человек, стоявших на дороге, лошади понесли экипаж к селению Едрово. Экипаж скрылся на повороте дороги. Толпа стояла в безмолвии. Уныние и страх овладели ею. Дерзкая отвага смельчака, ударившего поручика, была известна еще ранее. Однако на этот раз все почувствовали, что произошло нечто грозное, непоправимое. Молчание было прервано словами человека, нанесшего удар: „Мало этого, надобно было сорвать с него эполеты“.

О случившемся становой пристав немедленно составил донесение. Жандармский подполковник Тизенгаузен тотчас же сообщил о происшедшем новгородскому, псковскому и витебскому губернаторам. Он просил приостановить бежавшую артель, возвратив ее в деревню Кузнецово Валдайского уезда.

Графу Клейнмихелю, в то время находившемуся в отъезде, Тизенгаузен направил фельдъегеря с донесением. Он просил о назначении на линию железной дороги военного суда для наказания преступника, посягнувшего на жизнь поручика Анисимова.

Крепостной осмелился покушаться на жандармского офицера! Случившееся представлялось графу совершенно невероятным.

— Поймать, немедленно изловить!

Начальник штаба корпуса инженеров полковник Мясоедов срочно выехал на место происшествия. Из столицы на рысях выступила полусотня конных жандармов. На ноги была поставлена вся железнодорожная полиция.

После опроса трех крестьян, отказавшихся бежать, удалось установить, что главным вожаком артели был Матвей Давыдов, в свое время за дерзкий ответ поручику Анисимову наказанный розгами. Кроме Давыдова, в „буйности характера“ были замечены Филипп Семенов, Федор Борисов, Григорий Матвеев, Петр Денисов и Антон Кириллов.

Незадолго перед бегством староста деревни, откуда происходила часть беглецов, получил от них письмо, третье по счету: „Милостивый государь, Лука Иванович, уведомляем вас, что жизнь наша очень плоха: уроки тяжелые, земля крепкая или с грязью. Просим вас помогите нам. Мы жаловались начальству, но никакой нет нам от них пользы; посылали вам два письма и вы нам уведомления не прислали. Болезнь жестокая, называемая цынгою. Не менее десяти человек в больнице, а один Герасим Васильев умер. Донесите Окружному управлению и Палате, чтобы выслали кого-нибудь для защиты нас в обиде“.

Витебский губернатор, в район которого бежали крестьяне, получил личное приказание Николая о немедленной поимке Матвея Давыдова.

Человек, нанесший удар поручику Анисимову, скрывался в лесу близ Витебска. В свое родное село он заходить боялся, опасаясь, как бы сельские власти не выдали его в руки полиции. Питался Давыдов ягодами и кореньями. Сторонясь людей, он свой сон не доверял земле, взбираясь на ночь на дерево.

В то несчастное утро Давыдова, спавшего на спутанном, ветвистом ложе, разбудил высоко идущий свист, чистый лай гончих собак, улюлюканье и порсканье доезжачих. Группа псарей едва поспевала за собаками. Позади на крупных лошадях, тяжело объезжая дерево за деревом, передвигались жандармы.

Били Давыдова кольями и хлыстами. Топтали по животу ногами. Потеряв сознание, Давыдов не слышал, как привезли его в село. Не доезжая церкви, у колодца обнажили его распухшее темнобагровое тело. Некоторое время поливали колодезной водой. Потом связали руки конскими путами и направили

в витебский острог. Там артиллерийский кузнец заковал его в кандалы.

Витебский губернатор выполнил приказ Николая. Об остальной артели он писал: „К возврату домой они принуждены были неаккуратностью подрядчиков, которые давали им самое плохое содержание, не платили денег на покупку сапог, через чего они попортили себе ноги, что старост они не били. Крестьяне просят их оставить на месте или сослать в арестантское отделение, лишь бы не отправлять на столь тяжелые работы, которых при даваемом подрядчиками дурном содержании они выдержать не могут".

Выводы витебского губернатора подтвердились расследованием Мясоедова. Свой рапорт он закончил словами: „Русский человек по вере своей к богу и царю весьма терпелив, и надобно сделать ему чересчур много жестокого, чтобы он подумал ослушаться хотя временной власти, над ним постановленной, а потому в настоящем деле, мне порученном, я обвиняю подрядчиков и те власти, кои безусловно из денег поручают им своих рабочих".

Губернатор получил предписание — вернуть людей обратно в Кузнецово. Матвей Давыдов был отправлен под конвоем жандармов в Валдай. Кроме Давыдова, в Валдайский тюремный замок были вытребованы Филипп Семенов, Антон Кириллов и Петр Денисов.

Перед отправлением по этапу Давыдову обрили половину головы. Потом, совместно с другими арестантами, подлежащими препровождению по этапу, прикрепили к железному аршинному пруту. На прут надевалось десять запястий, с продетыми в них руками арестантов. Каждое запястье запиралось замком. Конвойный унтер-офицер, спрятавший ключ от замка в сумку на груди, получил приказание иметь особый присмотр за арестантом Давыдовым. Сумка, обвязанная тесемкой, была запечатана и открывать ее в пути строго запрещалось.

Прут был введен еще в 1824 г., по представлению командира внутренней стражи графа Комаровского. Это было страшное изобретение. Разных людей соединял прут. Друг от друга отличались они здоровьем,

силой, ростом, походкой. Нанизанные на прут здоровые люди наступали на ноги больным, слабосильные не поспевали за выносливыми.

Сбившись вокруг прута, люди едва тянулись по этапу. Летом горячее солнце накаляло железо наручней. Зимой настывшие цепи ледянили тело. Прут не позволял спрятать руки за пазуху. При отправлении каждым естественной надобности тут же присутствовали все остальные. Людей не спускали с прута и по прибытии на этапный пункт. Железный прут, насильственно соединявший людей, порождал дикую вражду и беспримерную ненависть к мучителям.

Прикрепленного к пруту вместе с другими арестантами Давыдова гнали в Валдай больше трех месяцев. В Валдае он был помещен в острог.

Население острога состояло из заспанного, всегда грязного смотрителя, нескольких неряшливых ключников и двух десятков арестантов. Слава Валдая пошла через завод братьев Смирновых, поставлявших церковные колокола для храмов всея Руси. К тому же, находясь на шоссе меж столицами, город завоевал известность сахарными рассыпчатыми баранками. Их нараспев предлагали проезжим молодые девушки из числа местных горожанок. Похвалялись еще жители дикими розами, ландышем, морским луком и редкой лекарственной травой „Адамов башмак“, которые цвели у валдайского озера.

Камера, куда поместили Давыдова, была набита людьми. Ни кроватей, ни нар не было Дневной свет проникал через узкое оконце у самого потолка. Люди лежали вповалку в невероятной тесноте, что вызывало частые ссоры и пререкания. Старики были смешаны с молодыми, здоровые — с заразными больными. Одеты все были в свои лохмотья. Казенного платья арестантам не полагалось.

Кормили заключенных скудно. Смотритель, получавший по несколько копеек на содержание каждого арестанта, умел сберегать и на этих грошах. От худой пищи люди сильно отощали и были одержимы разными болезнями. В лазарет переводили в самом крайнем случае.

Через некоторое время Давыдова доставили к Тизенгаузену. Среднего роста, смуглый, с решительными чертами лица, Давыдов имел отличительную примету: его вздернутый нос был слегка вдавлен.

Под спутанными волосами, почти закрывавшими лоб, глаза его внимательно смотрели в лицо жандармскому полковнику. Держал себя Давыдов смело. На вопрос о причинах посягательства на жизнь поручика Анисимова он ответил, что сделал это по глупости, сгоряча, в отомщение за обиду, нанесенную ему наказанием розгами, и что никакого сговора между ним и рабочими артели не было. Относительно того, говорил ли, что нужно сорвать эполеты, — не помнит.

Решение по делу Давыдова было вынесено аудиториатом. Генерал-лейтенант Цвиллинг, генерал-лейтенант Мясоедов, генерал-майор Готман и генерал-майор Языков постановили предать Матвея Давыдова военному суду при тверском гарнизонном батальоне. Прочих крестьян, содержавшихся по этому делу, решено было „освободить от дальнейшего преследования“ и отпустить по домам.

То ли дело затерялось в министерской канцелярии, то ли Клейнмихель считал свою роль в нем законченной, но о Давыдове забыли. Прошло много месяцев, а Давыдова все еще держали взаперти. За это время он успел привыкнуть ко всему: к часовым из гарнизонных солдат, к сырой камере с гнилым деревянным полом, с некрашенными стенами, измазанными испражнениями, к густой вони ушата без крышки, служащего парашею. Арестантов заедали вши и клопы, дерзко ползавшие по телу, одежде, сопревшему тюфяку.

Изредка Давыдова водили в баню. Баня была единственным развлечением в жизни заключенных, и Давыдов дожидался ее с нетерпением. Мешали лишь цепи, которые он волочил за собой.

Часто вспоминал Давыдов детство, деревню, тяжелую жизнь на железной дороге, вспоминал, как со всем согнанным народом скалывал горы, как клал гати по непроезжим до того времени зыбям и болотам. Болотистые низины курились зловредным туманом. Припоминал друзей, со злобой думал о подрядчике.

Иногда находило отчаяние, и Давыдов тихо плакал. Так проходили дни, месяцы томительного ожидания в неизвестности. Смятый слабостью, он обессилел и целыми часами понуро сидел на полу. Он перестал благодарить, когда кто-либо из сострадательных горожан приносил в тюрьму водянистый квас со свеклой. Оставлял без внимания, когда заключенный с ним в камере сердобольный арестант говорил:

— Брось мучиться. Пока не осудили, ты еще не форменный арестант. Вот осудят, тогда и начнешь страдать.

4 ноября 1852 г. новгородский военный губернатор получил приказание императора: „немедленно покончить с делом арестанта валдайского городового острога Матвея Давыдова". Судить Давыдова было приказано военным судом.

Глава 13

ТОНКИЕ ШВЫ

В августе 1850 г. Москва готовилась к приезду императора. Тысячи людей шли в город через заставы. В жарком воздухе стояли облака пыли. По мостовым разъезжали тряские брички прибывающих на празднество окрестных жителей. Друг друга давили в тесных лавчонках, торговавших сластями и пряностями. Запирать в полдень лавки для сна купцы и не думали. По улицам водили огромного слона, присланного в подарок персидским шахом.

С Ходынского поля слышалась ружейная стрельба. Стоявшие там лагерем полки готовились к пробной воинской экзерциции. Артиллеристы чистили пушки, лафеты орудий, белили перевязи.

В сводчатых подвалах Кремлевского дворца толпы поваров и стряпух жарили, пекли, готовили всякую снедь к празднованию двадцатипятилетия коронации Николая. Из Ниццы доставляли кадушки лучших французских цветов. Московские дворяне не могли дождаться того времени, когда им привезут свежие столичные анекдоты. Барские особняки украшались царскими флагами. Старики-фонарщики с рогожей

и лестницей на спине спешили зажигать фонари. В руках фонарщики держали кувшины с маслом.

К ночи город светился огнями плошек.

Сидя за обеденным столом в первый день приезда в Москву, Николай спросил Клейнмихеля:

— Когда же ты повезешь меня по железной дороге?

— На будущий год, ваше величество!

К столу был приглашен и Мельников. По окончании обеда Клейнмихель отозвал Мельникова в сторону:

— Вы слышали мой ответ?

— Это немыслимо, Петр Андреевич!

— Я обещал, а государь привык верить моим словам. В августе будущего года он должен проехать по рельсам от Петербурга до Москвы.

Оставалось полмиллиона кубических саженей земляных работ, не считая досыпки откосов и осадков насыпей.

Нечего было и думать, чтобы для возобновления работ ждать, как обычно, весны. Нужно было приступить к ним тотчас же, не считаясь с наступлением зимы. Оставшиеся выемки должны были быть произведены в крепком глинистом грунте. Десятки тысяч крестьян, проживавших вблизи линии, были согнаны для окончания работ. Заступов не хватало. Мужчины рыли землю сошниками, надетыми на толстые палки; женщины выносили вырытую землю в лукошках, ведрах, рогожах, мешках, фартуках и даже просто в подолах. За один месяц выемки были произведены на ширину одного пути с крутыми откосами. Там, где земляное полотно оседало, его засыпали землей, снова разравнивали и утрамбовывали гравелистым песком.

Из-за малого знания дела откосы устраивались двойные и тройные. Часто насыпи возводились из грунта-плывуна. Пятисаженная Степановская насыпь расползлась сразу же после сооружения.

В зимнее время насыпь забрасывали глыбами замерзшей глины. Расколоть их обычными средствами не было возможности. Зарытые на большую глубину, твердые куски глины при наступлении летней жары и дождей оттаивали. Пространство между ними заполнялось разжиженной землей. Насыпь сползала в сторону.

Иногда сплывы откосов заваливали уже уложенную рельсовую колею. В этих случаях длинные откосы разделялись площадками (бермы). Ширина каждой бермы доходила до нескольких сажен. Бывало и так, что сплыв останавливали деревянным подпорчатым забором. Часто насыпь портила скот, пасшийся вблизи железной дороги. Желая предупредить повреждение откосов, майор Мейнгардт внес предложение построить вдоль линии забор. Однако Клейнмихель наотрез отказался. Он заявил, что постройка изгородей при красоте зданий „будет составлять безобразие".

По объему исполненных земляных работ (100 миллионов кубических метров) дорога превосходит Суэцкий канал. Насыпь состояла из двух балластных слоев: нижний был из песка, верхний — из гравелистого кирпичного щебня. Щебень пропускал падающую воду, удерживая песок от сдувания. На балластном слое вдоль полотна укладывались в четыре ряда толстые сосновые доски. На доски клались поперечные еловые шпалы, доверху засыпаемые щебнем балластного слоя. Шесть шпал умещались под каждым 18-футовым звеном рельсов. Стыки рельсов входили в особые чугунные подушки, весом 28 фунтов каждая.

Потребное количество рельсов было заказано российским промышленникам. Желая оказать им возможное поощрение, Николай велел за каждый пуд рельсов, доставленных отечественными заводчиками, платить на 65 копеек серебром дороже по сравнению с ценой, назначенной иностранцам. Одушевленные высокой поддержкой, русские промышленники взяли на себя доставку свыше трех миллионов пудов рельсов. Впоследствии оказалось, что общество горнозаводовладельцев не в состоянии выполнить и десятой доли заказа. Общество от себя уже передало заказ на 50 тысяч пудов рельсов гвардии полковнику Мальцову.

Друг Герстнера Сергей Мальцов еще в 1835 г. предлагал Николаю руками ссыльных построить две железные дороги, соединив Россию с Индией и Китаем. Теперь Мальцов брался на своих заводах изготовить рельсы для С.-Петербурго-Московской железной дороги. Однако Мальцов не выполнил всего заказа.

К тому же часть представленных им рельсов была забракована приемщиками. Пришлось умолять Крафта, обращаться к его справедливости, ссылаясь на первый опыт приготовления рельсов в России. Просьба Мальцова возымела свое действие. Бракованные рельсы были приняты как рельсы второго сорта. По приказу Клейнмихеля они были употреблены в местах, „где езда производится тихо". Рельсы второго сорта (свыше $4^1/_2$ тысяч пудов) были уложены на станциях I класса на путях, ведущих к пакгаузам, сараям для хранения дров, к зданиям для хранения и починки экипажей.

Рельсы для главных путей продолжал доставлять кардифский поставщик Гест. Однажды при переправе из Кронштадта в Петербург затонула барка со сложенными в ней рельсами. Департамент железных дорог нанял партию водолазов, и они за двести рублей извлекли рельсы из воды.

Укладка верхнего полотна началась в 1845 г. При продаже балластного материала нередко происходили столкновения между владельцами поместий, прилегавших к железной дороге, и подрядчиками. Фишер доносил Клейнмихелю, что помещики сильно повышали цены на булыжный камень, завалявший их безлюдные владения, вместо того чтобы испытывать радость по случаю его неожиданной продажи.

По всеподданейшему докладу Клейнмихеля Николай приказал, чтобы расценки на камень, песок и гравий, „безобидные для владельцев земель", определялись в каждой губернии губернатором совместно с предводителем дворянства.

Устройство станций пришлось форсировать, так как слишком поздно хватились отвести места для них. Промер расстояния между намечаемыми станциями производился воспитанниками Института путей сообщения под контролем дистанционных офицеров. Станции располагали с таким расчетом, чтобы через каждые 75 верст можно было сменить паровоз с прислугой. Суточный запас воды в 20 тысяч ведер являлся обязательным для каждой станции.

На крупных станциях воздвигались круглые локомотивные здания с громадным куполом и фонарем

Станция первого класса (Бологое)

вверху. Выстилали их торцом, отгораживая 18 стойл для ожидаемых „железных лошадей"; проводили подземные трубы для отвода дождевой воды. На расстоянии 37 верст от большого депо располагались маленькие депо, запасные — на всякий случай.

Строились каменные амбары для карет и вагонов, навесы, открытые платформы, пристройки для складывания багажа, ограды и тротуары по новым улицам. Укладывались стрелочные переводы. Ставились фонари для сигнальных знаков.

Под наблюдением садовода Альварта при станциях устраивали сады с фонтанами. Альварт прославился устройством Александровского парка в Петербурге.

Возводили каменные пассажирские дома с полами из дубового паркета. Устанавливали шведские печи, облицованные мрамором. В ватер-клозетах домов пристраивали корабельные камины. Каменные стены и перегородки в самом здании окрашивались белой клеевой краской.

У Клейнмихеля было свое мнение об архитектурном искусстве. Увлекаясь „чистой с лица обтеской гранита у мостов", он неумеренно восхищался ярким блеском отшлифованных гранитных камней. Нередко рабочие спрашивали инженеров:

— Барин, что так шлифуете камень? Ведь когда по чугунке господа поедут, никто это сверху не увидит.

Очень нравились Клейнмихелю тонкие швы в кирпичных кладках. Осматривая выстроенное здание Спировского вокзала и увидев широкие, некрасивые швы, он набросился на сопровождавших с грубой бранью и приказал „все сломать и построить за счет виновного...“ Продолжая осмотр, он ругал архитектора последними словами, окончательно взбешенный тем, что парадная комната на вокзале была сделана овальной, а не круглой.

С вокзала Клейнмихель со свитой направился в локомотивное здание. Увидев на фасаде его правильные швы, Клейнмихель сразу смягчился и приветливо сказал сопровождавшему его Крафту:

— Николай Осипович, прекрасно, отлично, кланяюсь вам в ножки. Всех строителей послать сюда. Пусть так везде отделывают станционные здания.

Изучив вкусы Клейнмихеля, строители научились при оштукатуривании кирпичных стен наносить ровные швы. Все пространство между швами закраши-

Локомотивное здание на станции первого класса

вали под цвет кирпича. Оставшиеся белые швы резко выделялись, создавая полную иллюзию.

Из Спирова Клейнмихель выехал в Бологое, где за два дня до этого обрушились своды зала. Придавая большее значение тонким швам, нежели правильному проектному расчету, Клейнмихель ограничился отеческим внушением инженеру Кенигу.

На станции Малая Вишера вокзал оказался длиннее по фасаду, чем полагалось по проекту, и хотя Клейнмихель объявил выговор строившему его полковнику, но постройку велел довести до конца.

При посещении Петербургской станции Клейнмихель приказал расширить уже до того выстроенный главный подъезд и окрасить крышу здания в зеленовато-бронзовый цвет.

Постройку вокзалов консультировал архитектор Тон. Строитель императорского дворца в Москве, многих церквей, автор проектов иконостаса храма двенадцати апостолов, церквей Свеаборга, Брест-Литовска — Тон стремился создать в архитектуре якобы истинно русский стиль. Это весьма импонировало Николаю, и архитектор пользовался его неизменным расположением. С Клейнмихелем он, однако, никак не мог найти общего языка. Обостренные отношения не могли продолжаться долго. И когда самостоятельный Тон наотрез отказался делать кладку Петербургского вокзала с тонкими швами, Клейнмихель уволил его „от звания инспектора строящихся станционных зданий по всей железной дороге“. Тон впоследствии выстроил храм Христа спасителя в Москве. Приемник Тона, академик Желязевич, оказался податливее, согласившись на кладку вокзала с тонкими швами.

Несколько ранее у Клейнмихеля произошло столкновение с инженером Волковым. В ответ на просьбу Волкова об издании его общего курса строительного искусства, Клейнмихель предложил издать курс за казенный счет, как строительный устав. Все премудрости жизни и науки Клейнмихель не представлял вне устава. Обиженный Волков взял свое сочинение обратно и подал в отставку. Клейнмихель в таких случаях любил повторять слова Николая: „Мне не

ученые нужны, а исполнители". Это указание он неукоснительно проводил в своей служебной деятельности. В одном из приказов по подведомственному ему институту инженеров путей сообщения Клейнмихель предложил „впредь выпускать более способных в инженеры, а негодных — в инженер-архитекторы".

На полевом артиллерийском дворе Москвы, в четырех верстах от Кремля, выросло массивное двухэтажное с мезонином, арками и пилястрами здание пассажирской станции. Там, где лежал путь паровозов с огнем, здание укреплялось кирпичными сводами и железными стропилами. Такой же вокзал-казарму с башней, с нечетным числом окон по фасаду построили в Петербурге. Формой здания напоминали букву П.

В обоих столичных зданиях для графа Клейнмихеля было отделано по две комнаты.

Сердобольский гранит, лучших сортов лекальный кирпич доставлялся для строительства Петербургской станции. Само здание возводилось на высоком месте, недоступном для наводнения. Обширная площадь перед вокзалом должна была служить для разъезда экипажей.

Постройкой С.-Петербургского вокзала усиленно интересовался Виссарион Белинский. Измученный злой чахоткой, он находил силы ежедневно ходить в конец Невского и наблюдать достраивающееся здание. В железной дороге Белинский видел новую силу, способную взорвать ненавистную крепостную систему.

В главном корпусе Московского вокзала большую часть здания занимали штаб-офицерские квартиры для начальника дирекции, начальника мастерских и их помощников. Высокая передняя, четыре светлых больших комнаты, просторная кухня, сарай, погреб с подвалом — все эти удобства ждали штаб-офицеров с их семьями. Тут же в главном корпусе были отстроены квартиры для полицеймейстера, чиновника по раздаче билетов и отправке поездов и инженера по ремонту. Все эти люди значились в обер-офицерских чинах, они получали на две комнаты меньше своих начальников.

Десять машинистов получили обер-офицерские квартиры. То были иностранцы, воспитанники технологического института, чертившие планы сооружений, и люди, получившие „вообще некоторое воспитание".

Семейным рядовым железнодорожникам квартиры были выстроены в боковом флигеле, из расчета четыре семейства на одну комнату. Рядовым солдатам одно помещение устраивалось на 30 человек.

В главном корпусе Московской станции Южная дирекция соорудила комнату для членов императорской фамилии, где Клейнмихель, решив удивить Николая, приказал сделать шесть стен. Из Петербурга от искуснейших мебельных мастеров доставлялись шкафы с зеркальными дверями для вделывания в стены императорских комнат. Три дубовые двери с матовыми стеклами вели в царские железнодорожные покои.

Особая площадка приспосабливалась для подъезда членов императорского дома. Забота об их комфорте все время преследовала строителей.

Для отопления императорского дворца были приняты трубы Амосова. Тотчас же отопление Амосова стали вводить в корпусе вновь отстроенной пассажирской станции. В ночь на 3 января 1846 г. на вокзале в Петербурге под тяжестью снега обрушилось двенадцать стропил. Со всей поспешностью от „майора от ворот Зимнего дворца" была получена инструкция по содержанию металлической крыши дворца. Все равнялись на первое лицо в империи. Вылетали в трубу сотни, тысячи золотых.

Коммерции советник Терлецкий, взявший подряд на строительство Московской станции, получал за тысячу кирпичей 15 рублей, в то время как справочные цены не превышали 12 р. 50 к. В делах Южной дирекции хранилась бумага министерства двора его величества, где сообщалось, что при постройке кремлевского дворца Терлецкий тоже получал по 15 рублей за тысячу красных кирпичей.

Когда оставалось уже произвести окончательную отделку московской станции, Терлецкий изъявил желание принять на себя добавочные работы с уступкой в 10%. Больше трехсот тысяч рублей заработал на

подряде Московской станции ловкий коммерции советник.

Что по сравнению с этим значили 14 тысяч рублей серебром, уплаченные купцу Бурову и церковному служителю Семенову за пустопорожние земли, прилегающие к Каланчевской площади у вокзала?

Больше миллиона тратилось ежегодно на аппарат дирекции. Один жандармский дивизион обходился в 80 тысяч рублей. Три раза пересматривали сметы, непрестанно их увеличивая. Каждый раз при чтении новой сметы члены кабинета министров молча переглядывались. Разница против предшествующей сметы представлялась им весьма ощутительной. Однако никто не думал противоречить. Министры отлично сознавали влияние Клейнмихеля на царя и никто не решался рисковать своим положением.

Государственные финансы находились в тяжелом состоянии. Правительство хранило в глубокой тайне дефициты по государственным записям, опасаясь, что это повредит заключению иностранного займа. Кроме выпуска на 57 миллионов билетов государственного казначейства (1850 г.), правительство через банкирский дом Штиглица открыло в Лондоне заем в $5^1/_2$ миллионов фунтов стерлингов. Заем предназначался для окончания постройки С.-Петербурго-Московской железной дороги. Для сооружения магистрали между столицами было заключено пять внешних займов, не считая сумм, заимствованных из Заемного банка, а впоследствии из С.-Петербургской и Московской сохранной казны, а также выпуска билетов Государственного казначейства.

Общая сумма расходов недостроенной железной дороги к моменту открытия движения исчислялась в 76 миллионов рублей, а если принять во внимание проценты по займам, дефицит в первые годы эксплоатации, то стоимость дороги превысила 100 миллионов рублей, или 165 тысяч рублей на каждую версту.[1]

[1] Стоимость постройки одной железнодорожной версты за границей: Лондон — Рувр — 97 880 руб., Лондон — Соутгэмптон — 116 105 руб., Париж — Орлеан — 98 123 руб., Париж — С.-Жермен — 191 690 руб., Магдебург — Лейпциг — 36 667 руб., Берлин — Гамбург — 48 420 руб., Берлин — Потсдам — 76 530 руб.

Эта сумма превысила расходы по сооружению альпийских железных дорог с многоверстными туннелями под снеговыми хребтами.

В николаевской империи это было нормально. Всю отчетность утверждал сам царь. Ревизионный департамент был отстранен от контроля за постройкой дороги. Впрочем сам Николай знал столько же, сколько ревизионный департамент. Когда его спросили, во что обошлась постройка железной дороги, он ответил:

— Это известно одному богу и Клейнмихелю.

Однако о хищениях Николай был великолепно осведомлен. Своему наследнику он говорил:

— Я полагаю, что во всем государстве только мы с тобой не воруем. Пределы могущества: оно не в состоянии сделать людей честными.

Глава 14

ПЕТЕРБУРГ—МОСКВА

Городок стоял на волоке[1] важнейшего торгового пути из Новгорода в Тверь. Отсюда и возникло его название „Вышний Волочок".

В свое время волок никак не могли поделить между собой московские и новгородские князья. В 1569 г., стремясь ущемить силу новгородского боярства и купечества, Иван Грозный разорил Вышний Волочок.

О нем и совсем бы забыли, если бы царь Петр не решил проложить канал в Балтийское море. Так появилась запруда, а много позже — емкое водохранилище, питавшее всю Вышневолоцкую систему. Соединяя при посредстве Цны, Мсты и Тверцы Волгу и Неву, город еще до постройки железной дороги имел большое торговое значение.

Паровозное движение между Тверью и Вышним Волочком Клейнмихель хотел открыть еще зимой 1848 г. Однако этому решительно воспротивился Уистлер, сославшись на то, что еще не все подготовлено к открытию движения. С мнением Уистлера решено было согласиться.

---

[1] Место наибольшего сближения рек, где производилось перетаскивание судов по суше.

Почтовый тракт у Вышнего Волочка

В августе 1849 г., в день первой пробной поездки по рельсам из Вышнего Волочка в Тверь, весь городок высыпал на станцию.

На ровной площадке, где стоял каменный пассажирский дом, скопилась толпа вышневолоцких мещан. „Женщины, без исключения во всех частях плотные, в одежде из разных шелковых материй, бористой, застегнутой впереди пуговицами, обложенные кругом цветными лентами и кружевами, мужчины в праздничных кафтанах“ — со всех сторон обхаживали паровоз. Наиболее смелые подходили к машине и к вагонам, щупая их руками. Машина была доставлена из Петербурга на барке обходным путем через Рыбинск. Собирали локомотив десятник Абросимов и четверо мастеровых под наблюдением американского механика Томпсона и штабс-капитана Трубникова.

По перрону бегали дистанционные офицеры. Суетились вагонмейстер и механик. Жандармы сдерживали напиравшую толпу.

За несколько минут до отхода к поезду прицепили платформу, и она вмиг наполнилась желающими прокатиться смельчаками.

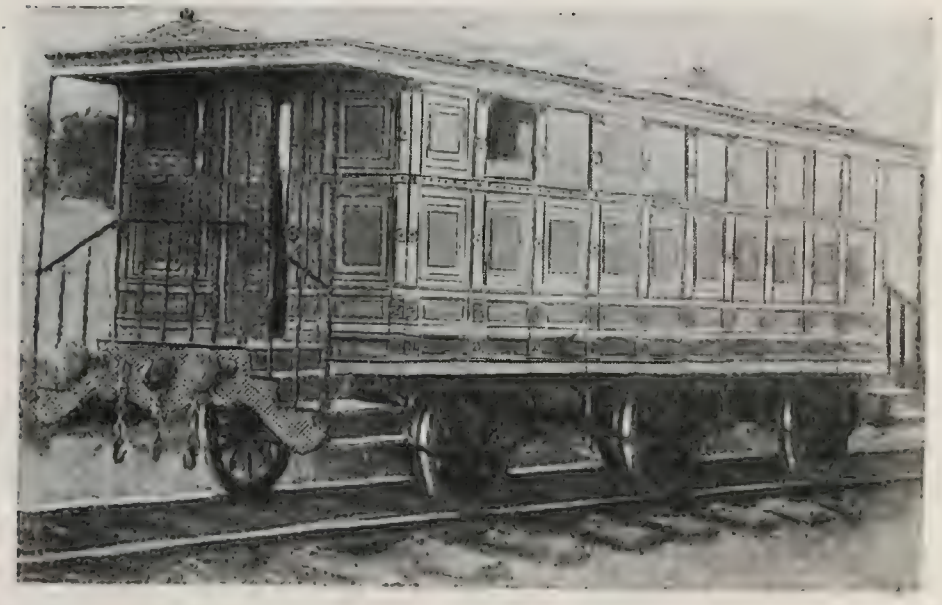
Инженеры влезли в паровозную будку. Открыли регулятор, продувные краны, и машина двинулась. Первые несколько оборотов помощник машиниста шел рядом, потом, закрыв на ходу краны, сел в паровоз.

Блестя на солнце латунными частями, пугая свистом и шумом, железная лошадь понеслась по полю.

„Случайные спутники из народа, — писал очевидец, — объясняли движение поезда тем, что бесовскую силу зачурали в котле, что ей выхода нет, и она поневоле работает. На пути и на станциях, в особенности около селений, стояли по сторонам дороги толпы зевак. У деревни Терелесовой три старые бабы, махая руками, неистово кричали и кривлялись в какой-то дикой пляске, желая напугать и прогнать беса из родимых мест. Собаки из деревень забегали на путь впереди поезда, облаивая его, как лошадей; некоторые из них попадали под колеса, другие же отбрасывались в сторону метельщиками паровоза".

За паровозом следовал тендер, вмещавший три четверти кубической сажени воды и столько же дров. За тендером бежали окрашенные в зеленый цвет вагоны, похожие на почтовые кареты-дилижансы. Кондукторы сидели на козлах впереди вагонов. Вагоны первого и второго классов были крытые, с сиденьями. Багаж складывался на крыше. У вагонов третьего класса

Царский салон-вагон



Вокзал С.-Петербурго-Московской железной дороги в С.-Петербурге

крыши не было. Пассажиры сидели на скамейках, стоявших на открытой платформе. Искры от локомотива прожигали их платье и вещи. Стремясь укрыться от искр, пассажиры прятались под скамьями. На станциях продавались особые очки-маски для предохранения глаз от огненных искр.

Спустя некоторое время сам главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями в сопровождении большой свиты предпринял поездку по рельсовым путям. Перед отправлением в путь все вагоны поезда были осмотрены графом.

С особым комфортом был обставлен вагон, в котором должна была ехать императорская фамилия. Клейнмихель, принимавший дорогу и ехавший в голубом царском вагоне в конце поезда, обратил внимание сопровождавших его генерал-майоров Мельникова и Крафта, что насыпь и здания сделаны отлично, прочно и благонадежно, и без хвастовства все работы Можно назвать величественными.

После графской ревизии начали готовиться к проезду императорской фамилии. На расстоянии всего пути между столицами расставили несколько тысяч солдат военной стражи. По всей линии, в ожидании высочайшего проезда, запретили движение не только служебных поездов, но и дрезин.

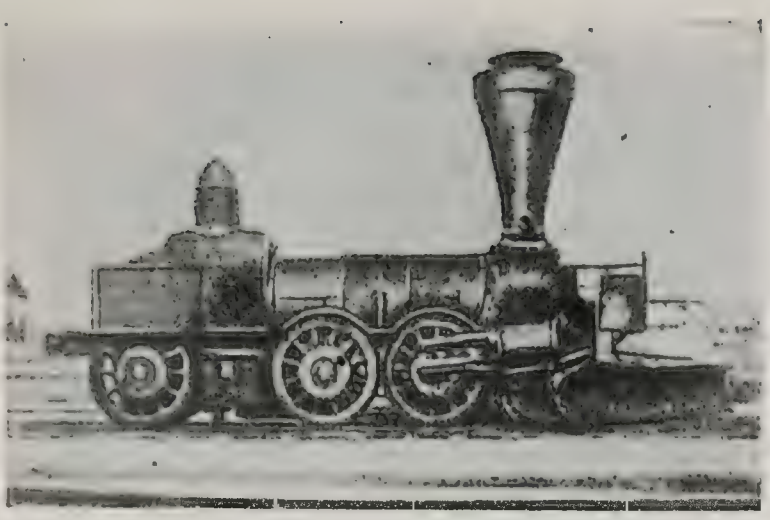
Одно обстоятельство едва не помешало проезду Николая. Рабочие люди, заканчивавшие постройку мостов на четвертом участке, не получая следуемых денег, готовились оставить работы. Мельникову пришлось срочно выслать для расплаты 25 тысяч рублей серебром.

За три дня до царского проезда дорогу подвергли последнему испытанию. По ней перевезли два батальона семеновцов и преображенцев. Гвардейцы прибыли в Москву без всяких происшествий. Тогда решились пустить царский поезд.

В 4 часа утра 18 августа 1851 г. из Петербурга по рельсовым путям вышел первый императорский поезд. В составе следовали салон-вагоны, опочивальня, свитские вагоны, столовая, кухня. Все вагоны сообщались между собой крытыми переходами. Свежий воздух доставляли бронзовые вентиляционные трубы с флюгерами и орлами наверху. Нагревательные трубы были замаскированы бронзовыми решетками, которые служили убранством вагона и не отнимали места. В приемном вагоне потолок был белого атласа, стены обиты стеганым штофом, двери мозаичной работы, мебель покрыта малиновым штофом. На видном месте стояли часы-канделябры из бронзы и севрского фарфора. Опочивальня обита пунцовой материей и устлана ковром. В ней находились зеркала и туалеты из розового дерева и букеты искусственных цветов. На стенах — розовые драпри. Для обивки стен и мебели были приглашены декораторы из Лиона.

Начиная от Петербурга до Москвы, по правой стороне были установлены полосатые верстовые столбы, окрашенные в белый и черный цвета с красными коймами.

В окна глядели тонкие сосенки с зелеными верхушками, худенькие березки, невысокие ели, мшистые



Один из первых товарных паровозов С.-Петербурго-Московской железной дороги с приделанным впереди снегоочистителем

болота, низкая трава, едва выглядывавшая из воды. В народе траву называли „Иван-чай". Болота, озера, быстрые горные ручьи перемежались с мелким лесом. Малорослый осинник открывал в пролесках громадные обломки гранита, некогда занесенного из Финляндии.

Поезд миновал деревянные баки на высоких сваях, в которых холодными ночами замерзала вода. Баки существовали на тех станциях, где еще не были достроены водоподъемные здания. Из отдаленных источников воду к бакам доставляли на лошадях.

Мелькали каменные сторожевые будки, деревянные домики для кондукторов, кочегаров, воинской команды, забитые досками почерневшие впадины окон в неотстроенных зданиях, клети для отхожих мест, подпорки и неразобранные леса у мостов. Быстро исчезали свежие садики, сооруженные из срубленных деревьев, воткнутых в землю заостренными концами. Дорожки были покрыты белым тонким песком. Деревья убирались прочь тотчас же, как скрывался императорский поезд.

День выдался отменный, и солнечные стрелы летели в окна вагонов. Николай рассматривал атлас

сооружений по железной дороге. Атлас был преподнесен императору Клейнмихелем.

В три часа дня стали накрывать стол для обеда на двадцать персон. Вагон-столовая был отделан кожей с панелью цвета бордо и резными украшениями из дерева. На обеде присутствовали царь с семейством, великие князья, наследные принцы — прусский, саксен-веймарский, гессенский, ольденбургский и генерал-адъютанты свиты.

Люди рангом ниже, обедавшие в своих вагонах, распаковывали чемоданы, мешки с подразделениями, погребцы, небьющиеся бутылочки, предусмотрительно приобретенные по зазывающей рекламе Фаддея Булгарина. „Северная Пчела" указала на магазин господина Розенштедта, как на место, „где могут удовлетворить вкусам и идеям каждого".

Не считая эскорта из гвардейцев и жандармов, передвижной дворец обслуживали лейб-медики, камерюнгферы, статс-дамы, камер-лакеи, камердинеры, подкамердинеры, камердинерские помощники, фельдкнехты, рейткнехты, лакеи, камер-казаки, истопник, ездовые, лейб-кучера, официанты, официантские помощники, гладильщица, портниха, комнатные женщины, служители и парикмахеры.

Бронзовый двуглавый орел, которым был украшен паровоз, приблизился к станции Спирово. Прислуга поезда в форменном платье, в касках с гербами и медными ободами на козырьке, застыла у вагонов.

Николай залюбовался зданием депо.

— Это пантеон, это храм!

На станции Вышний Волочок Николай зашел внутрь пассажирского дома. Осматривая зал и царскую комнату, он попросил сопровождавших его инженеров показать ему электромагнетический телеграф.

На опытном участке от Петербурга до Колпино проволоку уложили в землю в деревянных футлярах, залив мастикой. Потом футляры были заменены стеклянными трубками. Полагали, что стекло есть лучший изолятор. Концы трубок были соединены резиновой материей. Лишь впоследствии проволока была подвешена на столбах.

В небольшом отделении телеграфа Николай наблюдал, как бежала лента по приемному аппарату.

— А что бы спросить? Узнайте, пожалуй, какая в Петербурге погода сегодня.

Ответ ожидался не скоро. Николай в сопровождении свиты вышел на перрон. Толпа собралась поглазеть на монарха. Николай подошел к локомотиву и, касаясь его рукой в белой перчатке, сказал: „Вот какую я себе нажил лошадку".

В вагоне поезда Николай не переставал восхищаться всем виденным. „Огромные, истинно изумительные сооружения, соединяющие в себе все условия изящного вкуса с самой превосходной отделкой". Окружающим царь говорил, что успехом он обязан „единственно-примерному и особенному рачению графа Клейнмихеля".

Царь удостоил Клейнмихеля высочайшей благодарности. Крафт и Мельников получили ордена святой Анны с императорской короной. Каждому обер-кондуктору императорского поезда выдали по 100 рублей, кочегару 10 рублей, машинисту 25 рублей.

Перед каждым мостом Николай выходил из вагона и, пропустив впереди себя поезд, садился в него уже после моста. Пугливость Николая была еще с детства замечена его окружающими. Еще будучи мальчиком, Николай при звуках выстрела начинал плакать, затыкал себе уши и прятался в беседке. Один вид орудий устрашающе действовал на будущего императора. Однажды, гуляя по Гатчине, Николай не осмелился пройтись мимо крепости из страха перед выставленными пушками. Долгое время Николай страшился грозы и фейерверка.

Желая блеснуть мостом через овраг и речку Веребье, в 25 саженей высоты и 275 саженей длины (затрат на постройку моста, кстати сказать, можно было бы избежать при наличии лучших карт), Клейнмихель назначил здесь подробный осмотр.

Поезд остановился перед самым пролетом моста, словно не решаясь перескочить преграду. Николай со свитой спустился в долину речушки, и по его сигнальному взмаху платком весь состав должен был

тронуться через мост. Широкий белый платок взлетел над лысиной царя. Но поезд не трогался с места.

Взбешенный Клейнмихель побежал по откосу.

Тяжелая махина поезда неистовствовала, стуча и лязгая колесами, вертевшимися на одном месте. Водители паровоза, американец Уайнанс и мюнхенский обер-машинист Бартнер, усиливали давление пара в котле, но поезд буксовал, капризно не желая двигаться с места.

Клейнмихель появился у пролета, когда испуганные Уайнанс и Бартнер, соскочив с паровоза, бежали к рельсам. При первом же взгляде на рельсы им стало понятно все. Рельсы были выкрашены свежей масляной краской. Густая, не успевшая высохнуть краска уничтожала трение колес. Скользя, они вертелись на месте. Клейнмихель готов был зарубить шашкой дорожного мастера, который, желая отличиться, окрасил заржавленные, „некрасивые“ рельсы. Десятки голубых

Прибытие императорского поезда в Москву (1851)

Здание вокзала в Москве

жандармов и щеголеватых гвардейцев, лихорадочно торопясь, неловко насыпали песок и золу из топки на рельсы длинного моста. Поезд двинулся.

Выстроившаяся вдоль всего пути дорожная стража криками „поглядывай!“ сигнализировала друг другу о приближении царского поезда. Сплошной солдатский коридор тянулся от Петербурга до Москвы на протяжении шестисот четырех верст рельсовой колеи. Длина колеи лишь на шесть верст превосходила астрономическое расстояние между столицами.

За солдатским коридором расположилась вторая линия „охраны“. В прошлом помещичьи и государевы крестьяне Виленской, Ковенской, Смоленской, Витебской, Орловской, Новгородской, Псковской, Тамбовской, Калужской, Черниговской и других губерний — они нашли себе смерть на постройке железной дороги. Через поля, леса, долины, реки, овраги, ложбины тянулась цепь бугорков, холмов, курганчиков с зарытыми в них останками русских мужиков, литовцев, белоруссов, плененных польских повстанцев. Недвижными часовыми стерегли они великий рельсовый путь между столицами.

БИБЛИОГРАФИЯ

Ададуров В. — „Иллюстрированный путеводитель по Николаевской ж. д.“ 1914 г.

Атрешков Н. — „Об устроении ж. д. в России“.

А. А. А. — „Мысли московского жителя о возможности учредить общество на акциях для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Москвы“. 1838 г.

Булгарин Ф. — „Северная Пчела“ 1835 г., № 287.

Вакс П. — „Медико-санитарные условия на постройке С.-Петербурго-Московской железной дороги“. („Архив истории труда в России“. Петроград. 1923 г., № 8.)

Верховский В. М. — „Краткий исторический очерк начала и распространения ж. д. в России по 1897 г. включительно“. Петербург. 1898 г.

Вонлярлярский. — „Из истории ж.-д. дела в России“. (1846 — 1856 г.) 1885 г.

„Всеподданнейшее донесение е. и. в. с соображениями об устройстве железной дороги между С.-Петербургом и Москвой“. Рукопись на 46 листах.

Георгиевский П. И. — „Краткий исторический очерк развития путей сообщения в XIX столетии“. Петербург. 1893 г.

Герстнер Ф. — „Отчет об успехах постройки Царскосельской железной дороги“. 1836 г.

Герстнер Ф. — „О выгодах устроения железных дорог“. 1835 г.

Григорьев С. — „Революция на рельсах“, т. I. ГИЗ. 1930 г.

Дворжецкий Н. М. „Условия труда и быта транспортников на заре русских железных дорог“. Лнгр. 1925 г.

Дмитриев И. Д. — „Путеводитель от Москвы до Петербурга“. 1848 г.

Дельвиг А. И. (барон) — „Мои воспоминания“, тт. I и II. Изд. Румянцевского музея.

Добрынин А. Ф. (А. Ф. Долин). — „Арендованные люди“. Рукопись.

Добрынин А. Ф. (А. Ф. Долин). — „Сборник труда в России“, кн. 1.

Желязевич. — „Сравнение стоимости СПБ.-Московской ж. д. со стоимостью заграничных железных дорог“. Рукопись. СПБ. 1854 г.

Журавский Д. И. — „О мостах раскосной системы Гау“. (Журн. путей сообщ. 1856 г.).

Императорский поезд при открытии СПБ.-Московской железной дороги в 1851 г. (9 л., рукопись).

Каргин Д. И. — „Подготовительный период и постройка нашей первой магистральной железной дороги между столицами". (Техн. журн. НКПС. 1923 г., № 9—10.)

Каргин Д. И. — „Рабочий быт на постройке первых наших железных дорог". Москва. 1926 г.

Каргин Д. И. — „Железнодорожные исторические анекдоты". Рукопись.

Каргин Д. И. — „Ф. Герстнер". Рукопись.

Каргин Д. И. — „Американский инженер Уистлер". Рукопись.

Каргин Д. И. — „Железная дорога и ее основатель Георг Стефенсон". Москва. Трансиздат. 1925 г.

Катикман А. А. — „Железные дороги". Лнгр. 1925 г.

Корф М. А. (барон) — „Император Николай I в совещательных собраниях". Сборник Русск. истор. о-ва, т. 98.

Кислинский Н. А. — „Наша железнодорожная политика". По документам архива Комитета министров, издание канцелярии Комитета. 1902 г., т. I (под редакцией Куломзина).

Крутиков М. З. — Архивные документы по рабочему вопросу на постройке С.-Петербурго-Московской железной дороги.

Исторический очерк развития железных дорог в России по архивам министерства путей сообщения. С.-Петербург. 1898 г.

Мальцов С. И. — „Воспоминания". Записки Моск. отд. и. р. технич. о-ва. 1886 г., кн. IV.

Маркиз де Кюстин. — „Николаевская Россия" (1839). Изд. о-ва политкаторжан. 1930 г.

„Московский наблюдатель" — статья неизвестного автора о железных дорогах. 1837 г.

Микони В. — „История железных дорог". Лнгр. 1925 г.

„Мысли русского крестьянина-извозчика о чугунных дорогах и пароходных экипажах между Петербургом и Москвой". Журнал общеполезных сведений. 1835 г.

Мореншильд А. К. — Материалы по истории земляных работ в России (рукопись) и личная консультация.

Мельников П. П. — „О железных дорогах". Журн. Управл. путей сообщ. и публ. зданий. 1835 г.

Панаев Валериан. — „Русская Старина" 1901 г.

Розенфельд И. Б. — „Первая железная дорога в России". Петроград. 1917 г.

Салов В. — „Начало железнодорожного дела в России" „Вестник Европы" 1899 г.

Соколов А. — „Первая железная дорога в прошлом". Лнгр. 1925 г.

Столетие железных дорог. „Труды Научно-технического комитета НКПС". Москва. 1925 г.

Топографический план СПБ.-Московской ж. д. Рукопись.

Финдейзен Н. Ф. — „Павловский музыкальный вокзал". С.-Петербург. 1912 г.

Фишер. — „Исторический Вестник" 1908 г.

Штукенберг А. — „Из истории железнодорожного дела". „Русская Старина" 1885 г., тт. XLVI и XLVIII; 1886 г., т. I.

Вызов из Америки специалиста по жел.-дор. строительству инженера Уистлера.

(Деп-т жел. дор., Иск. отд., 1 ст., 1842 г., дело № 3.)

Проект направления линии и разделение дороги на участки

(Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор. 1842 г., дело № 20.)

Общие соображения по изысканиям и сметы для изыскания ж. д.

Деп-т жел. дор. Иск. отд, 1 ст., 1842 г., дело № 1, 5, 8, 11, 61, ч. I—VIII.)

Справочные цены и торги на поставку рабочих и подвод.

(Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1842 г., дело № 15.)

Определение ширины колеи жел. дор., вес рельсов и пробная забивка свай.

(Деп-т жел. дор., Иск. отд., 1 ст., 1842 г., дело № 92, 103, 142.)

Производство работ и отчетность по работам.

(Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1842 г., дело № 5.)

Открытие 4% внешнего займа на покрытие издержек по сооружению СПБ.-Московской жел. дор.

(Деп-т жел. дор., Счетное отд., 2 ст., 1843 г., дело № 8; 1844 г., дело № 6.)

О направлении жел. дор. через Соснинскую пристань.

(Деп-т жел. дор. Иск. отд., 1 ст., 1843 г., дело № 158.)

Отчеты по изысканиям.

(Деп-т жел. дор. Счетное отд., 3 ст., 1843 г., дело № 1.)

Проект работ по сооружению жел. дор., проекты земляного полотна по Северной и Южной дирекции и верхнего строения.

(Деп-т жел. дор., Иск. отд., 1 ст., 1843 г., дело № 166, ч. I—III; дело № 193, I—XXV, с 2 приложениями; дело № 259, ч. I—XXI; дело № 337, ч. I—XI; Южная дирекция, 1843 г., дело № 53, ч. I—XII.)

Срочные донесения по производственным работам и техническая отчетность.

(Деп-т жел. дор., Иск. отд., 1 ст., 1844 г., дело № 317, ч. I и II, с приложениями, и дело № 340, ч. I—XXII.)

Проба и приемка железных и чугунных изделий для мостов жел. дор.

(Деп-т жел. дор., Иск. отд., 1 ст., 1844 г., дело № 448.)

Производство опытов для определения уроков по различным работам СПБ.-Московской жел. дор.

(Там же, дело № 447.)

Опыты над твердостью земляных грунтов.

(Южная дирекция, 1844 г., дело № 197.)

Производство зондировки для определения толщины плитного слоя на 11 участке Северной дирекции.

(Там же, 1846 г., дело № 883.)

Сметы на укладку рельсов.

(Северная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1846 г., дело № 180.)

Оптовые подряды; льготы подрядчикам.
(Южная дирекция, 1846 г., дело № 375.)
Заем в 3 620 000 рублей из Государственного заемного банка на расходы по сооружению СПБ.-Московской жел. дор.
(Деп-т жел. дор., Счетное отд., 2 ст., 1846 г., дело № 9.)
Суммы, необходимые в 1847 г. на расходы по сооружению жел. дор.
(Там же, 1846 г., дело № 31; 1847 г., дело № 10.)
Платежи за неисправных подрядчиков.
(Северная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1848 г., дело № 72.)
Меры к окончанию работ по сооружению жел. дор. и открытию по ней движения к 1 ноября 1851 г.
(Деп-т жел. дор., Иск. отд., 1 ст., 1850 г., дело № 2771; Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1850 г., дело № 719.)
Вопросы, возникшие при ревизии отчетов.
(Северная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1850 г., дело № 191.)
Проект и сметы на укрепление откосов.
(Северная дирекция СПБ.-Моск. жел, дор., 1850 г., дело № 294.)
О переименовании СПБ.-Московской жел. дор. в Николаевскую.
(Южная дирекция, 1855 г , дело № 8213.)
Побеги рабочих с постройки дороги.
(Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1844 г., дело № 173.)
Принятие мер к прекращению побега рабочих с линии СПБ.-Московской жел. дор.
(Деп-т жел. дор., канцелярия, 1850 г., дело № 2675.)
Средства к предупреждению беспорядков среди рабочих СПБ.-Московской жел. дор.
(Там же, 1852 г., дело № 4162.)
Устройство на линии работ СПБ.-Московской жел. дор. походных церквей и лазаретов для рабочих.
(Деп-т жел. дор., Иск. отд , 2 ст., 1844 г., дело № 343, и 1847 г., дело № 1215; Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1843 г., дело № 67.)
О болезнях рабочих.
(Южная дирекция СПБ.-Моск. жел. дор., 1844 г., дело № 184.)
О продовольствии рабочих.
(Деп-т жел. дор., канцелярия, 1851 г., дело № 3205.)
Закрытие питейных заведений по линии СПБ.-Московской жел. дор.
(Там же, дело № 3327.)
Средства к предупреждению болезней среди рабочих СПБ.-Московской жел. дор.
(Там же, 1852 г., дело № 4162.)

Иллюстрации частично заимствованы из фонда Музея железнодорожного транспорта в Ленинграде.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. *Паровой экипаж* — 7
2. *Страна без дорог* — 20
3. *Придворная дорога* — 31
4. *Для пользы и процветания коммерции* — 55
5. *Под защиту веры* — 67
6. *Насыпь на болотах* — 76
7. *Штофные и ведерные лавочки* — 91
8. *Березовые прутья* — 99
9. *Клейнмихель* — 108
10. *Жандармское железо* — 118
11. *Беглецы и возвращенные* — 128
12. *Матвей Давыдов* — 136
13. *Тонкие швы* — 143
14. *Петербург—Москва* — 154

Библиография — 164

Ленгорлит № 28800. Тираж 20000. Сдано в произв. 20/VI 1935 г. Подп. к печ. 13/X 1935 г. $10^1/_2$ печ. листов. 30176 печ. зн. в 1 печ. листе. Формат бумаги 82 × 110 см. 21 тип. ОГИЗ РСФСР треста „Полиграфкнига" им. Ивана Федорова. Ленинград. Звенигородская, 11. Заказ № 311.

Ц 2.Р75.

480-00

244272011
Государственная библиотека Югры

ОГИЗ. ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО „ИСТОРИЯ ФАБРИК И ЗАВОДОВ